

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
NAVIRES-HOPITAUX
ET
LA GUERRE DE 1914-1918

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Lundi 23 Novembre 1919 à une heure et demie

PAR

FRANÇOIS BARBIER

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques

Président : M. WEISS, professeur.

Suffragants } MM. MAY, professeur.
BASDEVANT, agrégé.

PARIS

A. PEDONE, Editeur

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1919

LES NAVIRES-HOPITAUX
ET
LA GUERRE DE 1914-1918

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

LES
NAVIRES-HOPITAUX
ET
LA GUERRE DE 1914-1918

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Soutenue le Lundi 24 Novembre 1919 à une heure et demie

PAR

FRANÇOIS BARBIER

Diplômé de l'Ecole libre des Sciences Politiques



Président : M. WEISS, professeur.

Suffragants } MM. MAY, professeur.
BASDEVANT, agrégé.

PARIS

A. PEDONE, Editeur

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

1919

INTRODUCTION

Depuis longtemps, les philanthropes ont cherché, par leurs initiatives généreuses à combattre les maux de la guerre : certains ont nourri l'espoir, qui nous semble malheureusement téméraire, d'établir définitivement le règne de la paix dans l'univers. D'autres ont poursuivi un but plus modeste, mais plus réalisable : ils se sont bornés à rechercher par quels moyens on pourrait rendre la guerre moins cruelle et en adoucir les effets dans une certaine mesure ; d'importants résultats pratiques ont récompensé les efforts de ces champions de la civilisation. C'est ainsi qu'ils ont obtenu un traitement plus humain envers les prisonniers, la prohibition de procédés de guerres inutilement barbares, le respect de l'ennemi blessé.

L'étude de cette dernière question, à laquelle nous allons nous consacrer, abouti à diverses Conventions, dont la première est la Convention de Genève de 1864 ;

nous ne nous occuperons pas ici des effets de ces Conventions sur la guerre continentale ; nous nous bornerons à rechercher quelles ont été leurs répercussions sur les guerres maritimes. Il importe, pour cela, de bien marquer le caractère des guerres maritimes modernes, profondément différentes des guerres maritimes de l'antiquité, ou même de celles des siècles derniers.

Dans l'antiquité, les combats navals offraient une grande analogie avec ceux des armées de terre ; tous étaient des combats corps à corps ; le but du combat naval était la destruction aussi complète que possible, de l'équipage du navire abordé ; le vainqueur s'efforçait de couler les naufragés, blessés ou non, qui, ayant quitté leur navire, cherchaient à s'enfuir, Hérodote rapporte qu'Aristide ordonna à ses partisans d'achever les blessés et les naufragés qui n'avaient pas encore disparu dans les flots, et massacra les Perses qui avaient abordé dans une île voisine pour y chercher un refuge.

Les Romains n'apportèrent aucun tempérament aux rigueurs du combat naval.

Au Moyen-Age, les batailles navales gardent leur caractère de combat corps à corps. Mais, dans les siècles suivants, un nouvel agent de destruction, le canon, se généralisa ; il devait, peu à peu, modifier les caractères de la guerre maritime. Cette évolution s'accrut à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle ; les progrès de l'armement ont été tels que l'on peut, de bien plus loin porter des coups sensibles à l'ennemi ; la découverte de

certaines projectiles ou engins a permis de couler presque instantanément les navires de l'adversaire : tels sont les canons à tir rapide et ceux à longue portée, les obus, les torpilles, les mines. En même temps, le coût des navires de guerre est devenu de plus en plus élevé. Le combat naval est devenu le duel « d'unités » qui cherchent à s'envoyer aux abîmes. Le but du combat est l'anéantissement des navires ennemis ; une fois ce but atteint, la victoire est acquise ; mais la victoire n'exige plus la destruction totale des équipages, la mort des naufragés et des blessés. Il est admis par les peuples civilisés, que, sous le bénéfice de certaines restrictions, le sauvetage de l'adversaire ne cause aucun dommage à la flotte victorieuse. Nous avons expliqué en quoi cette considération est rationnelle ; de plus, elle résulte du sentiment naturel de réprobation que provoquent les tueries inutiles ; l'anéantissement d'un équipage que l'on peut faire prisonnier serait un crime et déshonorerait la marine qui l'a commis.

Le mouvement d'opinion favorable aux victimes des combats a eu trait, d'abord, aux luttes continentales ; il ne s'est étendu que plus tard aux guerres maritimes. Cette différence tient à ce que les guerres continentales mettent en présence un plus grand nombre de combattants ; elles laissent des traces plus profondes, plus apparentes dans les lieux habités. Mais un sentiment d'humanité a permis de réparer cet oubli ; il faut s'en féliciter, car les secours que réclament les victimes des batailles

navales sont plus pressants encore que les secours nécessaires aux blessés des luttes continentales. Les conditions de la guerre maritime sont, pour un double motif, particulièrement funestes : d'abord, les matelots blessés, parqués dans les infirmeries de leurs navires, continuent d'être exposés au danger ; de plus, la destruction possible des navires constitue un nouveau péril.

A un autre point de vue encore, la guerre maritime doit, dans l'intérêt de l'humanité, être réglementée : il ne s'agit pas seulement de la sécurité des blessés des batailles navales ; il faut encore assurer la protection des blessés des armées de terre qui, souvent, sont transportés par mer à bord des navires-hôpitaux ; c'est ainsi que, dans la guerre de 1914-1918, les blessés des corps expéditionnaires alliés des Dardanelles, de Macédoine ou de Palestine, étaient ramenés, bien souvent vers leur pays d'origine. Ces exemples montrent à quel point une réglementation est nécessaire en cette matière.

En fait, cette réglementation se heurte à des difficultés provenant du caractère même des combats navals. Il faut, en cette matière, rechercher « comment on arrivera jusqu'à ces naufragés ou ces blessés que quelques minutes de retard peuvent perdre à jamais, par quels moyens on réussira à assurer une garantie internationale aux embarcations et vaisseaux assez osés pour aller les arracher au péril au milieu même du tumulte du combat » (1).

(1) PILLET, *Les lois actuelles de la guerre*, p. 289.

En pleine mer, « il faut que des navires soient construits spécialement pour servir d'hôpitaux et qu'ils ne perdent point de vue les escadres dans leurs évolutions. D'un autre côté, le nombre des médecins et des infirmiers ne saurait être, sur chaque vaisseau de guerre, assez considérable pour relever les marins tombés sur le navire et les conduire sur le bâtiment-hôpital où ils seront soignés. Comment s'effectuera le transport ? Les bâtiments-hôpitaux, de dimensions nécessairement considérables, iront-ils prendre les victimes sur les vaisseaux de combat ? Mais qui ne voit la gêne qu'ils apporteront aux opérations de la lutte et les dangers qu'ils courront ou feront courir à leurs habitants ? » (1).

Les conditions particulières, les exigences spéciales de la guerre sur mer ne favorisent pas l'organisation d'une protection rationnelle des victimes des batailles navales ; ces difficultés ne sont pourtant pas insurmontables ; il est possible d'accorder les secours sanitaires avec la tactique navale, mais ce n'est que par des services bien adaptés et par une application pratique des secours et du sauvetage aux guerres maritimes que l'on peut y parvenir. La question se dédouble en une question technique (concentration des moyens et adaptation) et une question diplomatique ; si la première est bien peu de chose sans la seconde, celle-ci, par contre, ne produira rien et restera impuissante si la partie techni-

(1) FAUCHILLE, *Les secours aux blessés dans les guerres maritimes*, Revue de droit international public, mai-juin 1899, p. 292 et 293.

que n'a pas été mûrement préparée, presque résolue (1).

Les obstacles les plus sérieux se trouvent dans les difficultés juridiques soulevées par les usages maritimes. La difficulté fondamentale de l'extension de la Convention de Genève aux guerres maritimes réside dans la saisissabilité sur mer de la propriété privée ennemie. Cette extension et le respect de la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi sont dans un étroit rapport ; la solution la meilleure, la plus complète et la plus simple des difficultés relatives à l'assistance maritime serait dans la proclamation de ce respect. Si ce principe était adopté, dit M. Geouffre de Lapradelle (2), le problème de l'assistance maritime se trouverait résolu dans sa difficulté fondamentale. Les navires des particuliers de la nationalité des belligérants pourraient, sans crainte d'être saisis, s'approcher du théâtre des hostilités pour recueillir les blessés et les naufragés après le combat. A cette première difficulté viennent se joindre celles qui dérivent de la neutralisation des navires spécialement destinés à l'hospitalisation : les navires d'un Etat peuvent être changés d'affectation au cours des hostilités. Ces difficultés proviennent d'une définition incomplète des droits des belligérants ; de non moins grandes pro-

(1) Dr AUFFRET, *Revue maritime et coloniale*, janvier-février 1894, 3 et 5.

(2) « *La conférence de la Paix* », *Revue générale de droit international public*, novembre-décembre 1899, p. 712.

viennent de la définition incomplète des droits ou intérêts et des devoirs des neutres (1).

Comment préciser la contre-bande de guerre et les indiscrétions commises sous le couvert du drapeau de la Croix-Rouge ? Les abus à craindre peuvent concerner les informations ou le ravitaillement. Le premier devoir de la neutralité est de ne pas favoriser l'un des belligérants. Recueillir les blessés d'un combattant est déjà un acte qui revêt le caractère d'une assistance illicite et d'une intervention dans les faits de guerre, car une escadre a toujours un intérêt considérable, en vue de la continuation de la lutte et dans un but de mobilité manœuvrière, à s'alléger des impedimenta que sont les blessés. De plus, aux blessés et malades, le combat sur mer ajoute les naufragés, les hommes valides que la subite destruction d'un navire peut jeter par centaines à la mer, et qui sont voués à une mort certaine s'ils ne sont pas secourus. Les recueillir, les arracher à cette mort, dit M. de Vogüé, est intervenir en faveur d'un des adversaires et au détriment de l'autre. On peut craindre que le navire-hospitalier ne restitue au belligérant rencontré après la lutte des hommes valides ou même des blessés sauvetés sous le bénéfice de la neutralité.

Comment concilier l'humanité et l'intérêt militaire ? Tel est le problème que devaient résoudre les Conférences internationales dont nous allons parler. Nous

(1) Dr AUFFRET, *Les secours aux blessés et aux naufragés de guerres maritimes*, p. 151.

étudierons les diverses Conventions qui ont réglé la situation des navires-hôpitaux. Puis, nous examinerons comment les règles posées par ces Conventions ont été appliquées dans les guerres postérieures à la Convention de Genève, et spécialement dans la guerre de 1914-1918.



PREMIÈRE PARTIE

Conventions régissant la situation des Navires-Hôpitaux

CHAPITRE PREMIER

Les articles additionnels de 1868

Avant l'établissement de règles fondamentales en 1868, on ne s'occupa que peu des risques courus par les blessés et malades du fait des guerres maritimes. Si l'on remonte à une époque antérieure à 1780, on ne saurait découvrir aucun document relatif aux blessés des guerres maritimes. Mais nous trouvons un précédent intéressant dans un traité du 12 mars 1780, conclu entre la France et l'Angleterre, au cours de la guerre de l'Indépendance des Etats-Unis d'Amérique (1). Dans ce « cartel pour l'échange général de tous les prisonniers pris en mer entre la France et la Grande-Bretagne et amenés en Europe », se manifeste nettement la volonté d'adoucir les maux de la guerre navale. Cet acte a pour

(1) MARTENS, *Recueil des traités des Puissances et Etats de l'Europe depuis 1761*, 2^e édition, tome III, p. 300 et suiv.

objet principal la réglementation des conditions de l'échange des hommes capturés sur mer ; nous trouvons, dans l'article 31, une clause qui intéresse particulièrement notre sujet, et dont le but est d'assurer l'inviolabilité des navires qui, transportant les prisonniers échangés, ne devront pas avoir de marchandises à bord ; enfin, l'article 6 porte que le personnel sanitaire devra être mis en liberté sans être regardé comme prisonnier.

Mais ce traité, pour intéressant qu'il soit, ne concerne qu'une guerre déterminée. Pour apercevoir des textes ayant une portée générale, il faut attendre la Convention de Genève de 1864 (qui ne se rapporte qu'aux armées de terre), et les articles additionnels de 1868, relatifs à la guerre maritime.

Nous n'avons pas à insister longuement sur la Convention de 1864 ; nous rappellerons toutefois qu'elle avait pour but d'établir la protection des blessés militaires et d'assurer le libre fonctionnement des services sanitaires dans l'intérêt des victimes de la guerre. Elle pose, en résumé, les principes suivants : les blessés des deux belligérants seront respectés et soignés au même titre dans les ambulances et hôpitaux des deux armées ; ceux qui sont reconnus incapables de servir seront rapatriés, les autres le seront également, mais à la condition qu'ils ne serviront plus jusqu'à la fin de la guerre. Les ambulances et hôpitaux qui font usage d'un signe distinctif (croix rouge sur fond blanc) accompagné du drapeau national sont « reconnus neutres » et doivent,

autant que les circonstances le permettent, être respectés (articles 1 et 7) ; l'armée à laquelle appartient l'hôpital ne devra donc pas changer son affectation en lui conservant son insigne, et l'adversaire ne devra commettre aucun acte d'hostilité contre cet hôpital. Le personnel des médecins, brancardiers et aumôniers sera distingué par un brassard blanc avec la croix rouge, et est déclaré « neutre », c'est-à-dire inviolable (articles 2 et 3).

Les principes proclamés par la Convention de Genève ne s'appliquaient qu'aux guerres continentales. On n'y trouve pas même une allusion aux guerres maritimes. On devait bientôt regretter cette lacune : en 1866, lors du combat naval de Lissa, où l'escadre italienne fut vaincue par la flotte autrichienne, un épisode provoqua une émotion générale : le cuirassé italien « Re d'Italia » ayant été coulé, les navires autrichiens canonnèrent les vaisseaux qui se portaient au secours des naufragés ; on eut à déplorer la mort de plusieurs centaines de marins italiens qui auraient pu être sauvés grâce à une législation appropriée.

Le 12 août 1868, une circulaire fut, au nom du Conseil fédéral suisse, adressée aux Etats signataire de la Convention de 1864. Ce document proclame que les principes de 1864 font partie intégrante du droit public européen, mais ajoute que les expériences récentes ont montré la nécessité de compléter sur certains points le texte primitif ; enfin, la circulaire fédérale déclare

utile de prévoir, au programme éventuel de la Conférence diplomatique, la question de l'application sur mer des principes établis pour la guerre continentale en vue de la protection des blessés.

La Conférence dont le but vient d'être indiqué s'ouvrit à Berne le 5 octobre 1868 ; présidée, comme celle de 1864, par le général Dufour, représentant la Suisse avec Gustave Moynier et le Dr Lehmann, elle adopta le texte suivant :

« Les gouvernements de l'Allemagne, du Nord, de l'Autriche, Bade, la Bavière, la Belgique, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, les Pays-Bas, Suède et Norvège, la Suisse, la Turquie, le Wurtemberg, désirant étendre aux armées de mer les avantages de la Convention conclue à Genève le 22 août 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne, et préciser davantage quelques-unes des stipulations de ladite convention, ont nommé pour leurs commissaires... (suivent les noms), lesquels, dûment autorisés à cet effet, sont convenus, sous réserve d'approbation de leurs gouvernements, des dispositions suivantes (1) :

« ART. 6. — Les embarcations qui, à leurs risques et périls, pendant et après le combat, recueillent ou qui, ayant recueilli des naufragés ou des blessés, les portent à bord d'un navire soit neutre, soit hospitalier, jouiront

(1) Les articles 1 à 5 concernent la guerre sur terre ; les articles 7, 8 et 11 sont relatifs au personnel médical.

jusqu'à l'accomplissement de leur mission de la part de neutralité que les circonstances du combat et la situation des navires en conflit permettront de leur appliquer.

« L'appréciation de ces circonstances est confiée à l'humanité de tous les combattants.

« Les naufragés et les blessés ainsi recueillis et sauvés ne pourront servir pendant la durée de la guerre.

« ART. 9. — Les bâtiments hôpitaux militaires restent soumis aux lois de la guerre, en ce qui concerne leur matériel; ils deviennent la propriété du capteur, mais celui-ci ne pourra les détourner de leur affectation spéciale pendant la durée de la guerre.

« ART. 10. — Tout bâtiment de commerce, à quelque nation qu'il appartienne, chargé exclusivement de blessés et de malades dont il opère l'évacuation est couvert par la neutralité; mais le fait seul de la visite, notifié sur le journal du bord, par un croiseur ennemi, rend les blessés et les malades incapables de servir pendant la durée de la guerre. Le croiseur aura même le droit de mettre à bord un commissaire pour accompagner le convoi et vérifier ainsi la bonne foi de l'opération.

« Si le bâtiment de commerce contenait en outre un chargement, la neutralité le couvrirait encore, pourvu que ce chargement ne fût pas de nature à être confisqué par le belligérant.

« Les belligérants conservent le droit d'interdire aux bâtiments neutralisés toute communication et toute

direction qu'ils jugeraient nuisibles au secret de leurs opérations.

« Dans les cas urgents, des conventions particulières pourront être faites entre les commandants en chef pour neutraliser momentanément d'une manière spéciale les navires destinés à l'évacuation des blessés et des malades.

« ART. 12. — Le drapeau distinctif à joindre au pavillon national pour indiquer un navire ou une embarcation quelconque qui réclame le bénéfice de la neutralité, en vertu des principes de cette convention, est le pavillon blanc à croix rouge.

« Les belligérants exercent à cet égard toutes vérifications qu'ils jugent nécessaires.

« Les bâtiments hôpitaux militaires seront distingués par une peinture extérieure blanche avec batterie verte.

« ART. 13. — Les bâtiments hospitaliers, équipés aux frais des sociétés de secours reconnues par les gouvernements signataires de cette Convention, pourvus de commission émanée du souverain qui aura donné l'autorisation expresse de leur armement, et d'un document de l'autorité maritime compétente, stipulant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et à leur départ final, et qu'ils étaient alors uniquement appropriés au but de leur mission, seront considérés comme neutres, ainsi que tout leur personnel. Ils seront respectés et protégés par les belligérants.

« Ils se feront reconnaître en hissant, avec leur pa-

villon national, le pavillon blanc à croix rouge. La marque distinctive de leur personnel dans l'exercice de ses fonctions sera un brassard aux mêmes couleurs ; leur peinture extérieure sera blanche avec batterie rouge.

« Ces navires porteront secours et assistance aux blessés et aux naufragés des belligérants sans distinction de nationalité.

« Ils ne devront gêner en aucune manière les mouvements des combattants.

« Pendant et après le combat, ils agiront à leurs risques et périls.

« Les belligérants auront sur eux le droit de contrôle et de visite ; ils pourront refuser leur concours, leur enjoindre de s'éloigner et les détenir, si la gravité des circonstances l'exigeait.

« Les blessés et les naufragés recueillis par ces navires ne pourront être réclamés par aucun des combattants, et il leur sera imposé de ne pas servir pendant la durée de la guerre.

« ART. 14. — Dans les guerres maritimes toute forte présomption que l'un des belligérants profite du bénéfice de la neutralité dans un autre intérêt que celui des blessés et des malades, permet à l'autre belligérant, jusqu'à preuve du contraire, de suspendre la Convention à son égard.

« Si cette présomption devient une certitude, la Convention peut même lui être dénoncé pour toute la durée de la guerre. »

Comme on le voit, quatre sortes de navires sont autorisés à invoquer le bénéfice de la neutralité : les bâtiments hôpitaux militaires, qui sont la propriété de l'Etat ; les embarcations dont s'occupe l'article 6 ; les navires équipés par les Sociétés de la Croix-Rouge, et enfin les navires de commerce, de la nationalité d'un des belligérants ou de celle d'un Etat neutre, faisant acte de sauvetage.

Avant d'adhérer aux articles additionnels, divers Etats demandèrent des modifications. La France demanda, par une note de son ambassadeur au Conseil fédéral suisse, en date du 11 décembre 1868, une modification à l'article 9 du projet (1). « Le ministre de la marine a pensé », disait cette note, « que cette disposition s'écarterait de l'esprit de la Convention de 1864, en privant, dans tous les cas, les armées navales de la faculté de se faire accompagner par des navires-hôpitaux jouissant du bénéfice de la neutralité. Il a, dans ce but, et tout en maintenant la rédaction de l'article 9, proposé de compléter cet article par un paragraphe additionnel ainsi conçu :

« Toutefois, les navires impropres au combat, que, pendant la paix, les gouvernements auront officiellement déclarés être destinés à servir d'hôpitaux maritimes flottants, jouiront, pendant la guerre, de la neutralité complète au matériel comme au personnel, pourvu

(1) VAN DAEHNE VAN VARICK, « *Actes et Documents* », p. 31.

que leur armement soit uniquement approprié à leur destination spéciale ».

Le Conseil fédéral suisse recommanda cet amendement, à l'adoption duquel la France subordonnait son acceptation des articles additionnels, par une circulaire en date du 16 décembre 1868, adressée aux gouvernements intéressés (1).

Par une dépêche du 21 janvier 1869, le comte de Clarendon, ministre des Affaires étrangères d'Angleterre, informa le prince de la Tour d'Auvergne, ambassadeur de France à Londres, qu'il reconnaissait la justesse de la demande française relativement à l'article 9, mais qu'il désirait, avant d'adhérer aux articles additionnels, que le sens de l'article 10 fût élucidé (2). La France s'associa à ce désir, et les deux gouvernements déclarèrent que leur adhésion ultérieure aux articles additionnels serait subordonnée à la condition de l'accession des autres gouvernements au vœu commun qu'elles exprimaient. L'article 10 définit la situation, au point de vue international, du navire de commerce opérant l'évacuation de blessés et de malades; il lui assure le bénéfice de la neutralité, et dispose, dans son paragraphe 2, que, « s'il contient, en outre, un chargement, la neutralité le couvrira encore, pourvu que ce chargement ne soit pas de nature à être confisqué par le belligérant ». La neutralité concédée visait-elle le navire seul, ou, en

(1) *Bulletin international*, n° 6, janvier 1871, p. 97.

(2) *Bulletin international*, n° 6, janvier 1871, p. 99.

même temps que lui, le chargement ? Dans ce dernier cas, suffisait-il à un capitaine d'un navire marchand ennemi d'avoir à son bord quelques blessés à rapatrier, pour s'assurer en quelque sorte contre la saisie de marchandises ennemies qu'il transportait ? Enfin, l'expression « de nature à être confisqué », s'appliquait-elle seulement à la qualité de la marchandise (contrebande de guerre, par exemple), ou aussi à la nationalité de celle-ci ?

Les gouvernements anglais et français furent d'accord pour répondre à ces questions par les solutions les plus rationnelles et aussi les plus favorables à une entente prochaine et unanime des Puissances : l'article 10 devait être considéré comme ne modifiant pas les principes antérieurement admis en ce qui touche aux lois du commerce international en temps de guerre. En conséquence, la marchandise ennemie restera dans tous les cas ennemie sous pavillon ennemi, donc de bonne prise, et la contrebande de guerre sujette à capture.

L'article 10 donna également lieu, en ce qui concerne son paragraphe 4, à un échange de vues et à une entente commune entre les gouvernements français et anglais. Il fut entendu que l'article 10, en prévoyant dans son paragraphe 4 des conventions particulières entre les amiraux pour l'évacuation des blessés et des malades, ne faisait qu'indiquer la possibilité de cartels dont les conditions pourraient varier suivant les circonstances ; les deux gouvernements reconnurent que l'assaillant,

à moins d'un consentement formel de sa part, ne pouvait être contraint à laisser percer son blocus par des navires chargés de blessés ou de malades. Rien n'est plus légitime que cette explication donnée à l'article 10 : une convention humanitaire ne peut contenir des clauses de nature à paralyser les moyens d'action d'un belligérant et à prolonger les moyens de défense de l'assiégé.

Dans une circulaire du 23 avril 1869, le Conseil fédéral invita les Gouvernements à adhérer aux articles additionnels, sous le bénéfice des modifications demandées aux articles 9 et 10. Pour les éclairer sur les points qui avaient fait l'objet de remarques de la part des cabinets français et anglais, le Conseil fédéral joignit à sa circulaire une copie des dépêches échangées entre ces deux cabinets (1).

On était en droit d'attendre une prompte ratification de l'acte de 1868 par les Etats signataires de la Convention de 1864. Il n'en fut malheureusement pas ainsi : les échanges de vues dont nous avons parlé avaient causé des retards. Sans doute, la plupart des Etats contractants de 1864 adhérèrent aux vœux de la France et de l'Angleterre ; mais certains, notamment les Etats pontificaux et l'Egypte, n'avaient pas encore répondu en 1870 (2). De plus, à ce moment, la Russie, tout en se

(1) *Bulletin international*, n° 6, janvier 1871, p. 98 à 104.

(2) *Bulletin international*, n° 3, avril 1870, p. 107 et suiv.

déclarant, d'une manière générale, favorable au projet, n'avait pas répondu définitivement, et faisait savoir qu'elle avait des observations à présenter sur plusieurs points; elle demanda qu'une disposition, spécifiant exactement l'époque et les conditions de la délivrance de la commission émanée du souverain aux capitaines des navires-hospitaliers des Sociétés de secours, fût ajoutée à l'article 13 additionnel; le Gouvernement russe réclama également, par une note du 2 mai 1870, une adjonction visant l'abus de l'insigne de la Croix-Rouge, à l'article 14 qui prévoit la possibilité de suspendre la convention dans le cas de « forte présomption » de la violation de ses dispositions par l'un des belligérants (1).

En juillet 1870 éclata la guerre franco-allemande, empêchant toute solution prochaine; la question soulevée par le Gouvernement russe n'avait pas fait un pas.

On se trouvait à ce moment — et cette situation devait se prolonger près de 30 ans — en face d'un simple projet, n'ayant aucun caractère obligatoire, relatif à la guerre maritime. En 1868, le Gouvernement français avait déclaré que les articles additionnels n'auraient de force, à son avis, qu'après leur adoption par les Etats signataires de la Convention de 1864; il soutenait, avec raison, qu'un acte ne peut être modifié que du consentement unanime de tous ceux qui y ont pris part. Cette ratification était nécessaire parce que tous

(1) *Bulletin international*, n° 6, janvier 1871, p. 104.

les délégués des Puissances n'avaient pas été munis de pouvoirs suffisants pour signer un acte diplomatique ; il n'avait pu être rédigé qu'un ensemble d'articles ayant une valeur d'attente (1) ; l'avantage de cette procédure avait été de ne pas exclure les délégués n'ayant reçu que la mission de signer de simples propositions.

Le Conseil fédéral, dans une circulaire du 16 décembre 1868, avait implicitement approuvé l'attitude de la France par ces lignes : « Le Conseil fédéral croit devoir porter la déclaration du Gouvernement français à la connaissance du Gouvernement de X***, en exprimant l'espoir que, par des déclarations unanimes d'adhésion, on évitera tout débat ultérieur sur la question ».

Peu à peu, les Etats signataires de la Convention de 1864 adhérèrent aux articles de 1868. La dernière adhésion fut celle des Etats-Unis d'Amérique, le 16 mars 1882 (2). Mais ces adhésions isolées ne pouvaient changer la valeur des articles additionnels ; ceux-ci ne deviendraient un acte international obligatoire que par un échange de ratifications entre les Etats intéressés.

Les Conférences internationales de Karlsruhe (1887), de Rome (1892) et de Vienne (1897) s'occupèrent de l'extension des principes de la Convention de Genève aux guerres maritimes ; mais ce ne furent que des travaux préparatoires. Il nous faut attendre à 1899 pour trouver une Convention internationale obligatoire.

(1) *Procès-verbal de la Conférence internationale de 1868*, p. 9 à 21.

(2) *Bulletin international*, n° 50, avril 1882, p. 92.

CHAPITRE II

La Convention de La Haye de 1899.

En juillet 1918, l'ancien empereur de Russie, Nicolas II, était mis à mort par des gens qui se prétendent les champions du progrès, de l'humanité et de la civilisation ; ces gens ont représenté leur victime comme un monstre de cruauté. Un fait leur répondra : c'est à la voix de Nicolas II que se réunit, en 1899, la Conférence de La Haye, qui devait rechercher, « dans les voies d'une discussion internationale, les moyens les plus efficaces d'assurer à tous les peuples les bienfaits d'une paix réelle et durable, et de mettre avant tout un terme au développement progressif des armements actuels », pour employer les termes de la circulaire du comte Mouravieff, ministre des Affaires étrangères, aux représentants des Puissances accrédités à Saint-Pétersbourg (1).

De tous les travaux de la Conférence de 1899, nous ne retiendrons que ceux qui concernent les navires-hôpitaux. Le gouvernement russe avait inséré dans ses propositions les sujets d'études suivants :

.. 5°) Adaptation aux guerres maritimes des stipulations

(1) Saint-Pétersbourg, 12/24 août 1898 ; livre jaune, p. 3 à 5,

de la Convention de Genève de 1864, sur la base des articles additionnels de 1868.

6°) Neutralisation, au même titre, des navires ou chaloupes destinés au sauvetage des naufragés pendant ou après les combats maritimes.

La France avait pour délégués MM. Léon Bourgeois, ambassadeur extraordinaire, député, ancien président du Conseil, ancien ministre des Affaires étrangères ; d'Estournelles de Constant, député ; Louis Renault, professeur à la Faculté de droit de Paris ; Bihourd, ministre plénipotentiaire. La 2^e Commission fut chargée d'étudier la question de l'extension des principes de la Convention de Genève aux guerres maritimes ; cette question fut l'objet de la 3^e Convention ; M. Renault en fut le rapporteur.

Dans le préambule de son remarquable rapport à la 2^e Commission, M. Renault indiqua nettement la volonté de la Commission de prendre comme base les articles additionnels de 1868. Il s'exprima ainsi « La seconde Commission (première sous-commission) avait été chargée d'examiner les points V. et VI de la circulaire du comte Mouravieff. Elle a admis sans discussion qu'il était désirable d'adapter aux guerres maritimes les principes de la Convention de Genève de 1864, et qu'il convenait de prendre comme base les articles additionnels de 1868. Ces articles ont donné lieu à des critiques au lendemain même de leur signature, ils ont été depuis trente ans l'objet d'études approfondies. Il s'agit main-

tenant de tenir compte de ces critiques, de profiter de ces études et d'arrêter un projet qui, conciliant les intérêts en présence, donne enfin satisfaction aux vœux émis depuis si longtemps par les personnes et les sociétés les plus autorisées, pour que la guerre maritime ne soit plus privée de l'élément humanitaire et charitable que la Convention de Genève a mis dans la guerre continentale. Nous croyons que les travaux préparatoires de ce projet si vivement désiré par l'opinion publique sont actuellement suffisants, et qu'il est temps de conclure. Nous espérons que notre travail permettra à la Conférence de le faire, et de se prononcer en connaissance de cause, en adoptant un texte qui pourra être facilement transformé en Convention internationale.

« Les idées générales qui nous ont guidés sont les suivantes : Il faut se borner à poser les principes essentiels et ne pas entrer dans des détails d'organisation et de réglementation qu'il appartient à chaque Etat d'arrêter suivant ses intérêts ou ses habitudes. Nous déterminons quelle doit être au point de vue international, la condition juridique des bâtiments hospitaliers ; mais comment seront organisés ces bâtiments ? Quel sera le rôle des bâtiments de l'Etat ou des bâtiments des Sociétés de secours ? Admettra-t-on même des bâtiments que des particuliers voudraient affecter au service hospitalier pendant la guerre ? Ce sont des questions qui doivent être traitées par chaque gouvernement, qui ne sont pas susceptibles d'une solution uniforme, parce

que les situations sont diverses. Suivant les pays, le concours de la charité privée sera plus ou moins actif. En outre, tout en étant préoccupé des exigences de l'humanité, il ne faut pas oublier les nécessités de la guerre ; il convient d'éviter des prescriptions inspirées sans doute par des sentiments généreux, mais exposées à être fréquemment méconnues par les belligérants dont elles entraveraient l'action. L'humanité ne gagne pas beaucoup par l'adoption d'une règle qui doit rester à l'état de lettre morte, et la notion du respect des engagements pris s'en affaiblit. Il est donc indispensable de n'imposer que des obligations qui puissent être exécutées en toute circonstance et de laisser aux combattants la latitude dont ils ont besoin ; il est à espérer qu'ils n'en useront pas pour entraver inutilement l'action hospitalière » (1).

Suivant la division adoptée par M. Renault, nous examinerons la Convention de 1899 en considérant successivement les diverses sortes de bâtiments employés à un service hospitalier. Il peut s'agir de bâtiments-hôpitaux militaires ; de bâtiments hospitaliers des belligérants, autres que les bâtiments de l'Etat ; de bâtiments hospitaliers neutres ; ou de bâtiments de commerce neutres faisant acte de sauvetage.

(1) *Rapport à la Conférence*, annexe au procès-verbal de la séance du 20 Juin 1899, n° 4. *Conférence internationale de la Paix* p. 30 ; troisième partie p. 13.

1. — *Bâtiments-hôpitaux militaires.* — L'idée essentielle, qui domine l'article 1, est que les bâtiments-hôpitaux militaires, c'est à dire les bâtiments construits ou aménagés par les Etats spécialement et uniquement en vue de porter secours aux blessés, malades et naufragés, ne doivent pas être soumis aux lois de la guerre maritime. Cette idée avait suscité en 1869 un amendement du gouvernement français sur l'article 9 du projet additionnel de 1868, amendement auquel le gouvernement britannique avait déclaré se rallier, ainsi que nous l'avons dit plus haut. La Commission adopta le système proposé en 1869, en exprimant l'opinion qu'il ne fallait pas maintenir l'article 9 avec l'amendement, mais formuler une règle générale unique ; il était indispensable de soustraire aux vicissitudes de la guerre les bâtiments dont il s'agit en prenant les précautions nécessaires pour que des abus ne fussent pas commis. Pour obtenir ce traitement de faveur, ces bâtiments-hôpitaux militaires doivent être indiqués, par leur nom, aux belligérants, à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage. L'affectation hospitalière donnée à un navire et communiquée à l'adversaire ne peut être modifiée pendant la durée de la guerre. Autrement, des abus seraient possibles ; on donnerait le caractère hospitalier à un navire pour le faire parvenir en sécurité à un endroit déterminé, et là on le transformerait en bâtiment destiné à des opérations hostiles. A ces conditions : affectation spéciale et communication du nom, les bâtiments

indiqués sont respectés et ne peuvent être capturés pendant la durée des hostilités.

M. Renault mentionne dans son rapport qu'il a évité les mots de « neutres », de « neutralité », qui ne sont pas exacts en eux-mêmes, et qui ont donné lieu depuis longtemps à des critiques. Il propose de dire simplement que ces navires seraient respectés et ne pourraient être capturés.

Les bâtiments-hôpitaux militaires seront distingués par une peinture extérieure blanche avec une bande horizontale verte de 1 mètre 1/2 de largeur environ (article, 5, alinéa 1^{er}) ; cette disposition reproduit, en la précisant, celle de 1868.

II. — *Bâtiments hospitaliers des belligérants, autres que les bâtiments de l'Etat.* — Aux mêmes conditions que pour les bâtiments-hôpitaux militaires, l'article 2 assure aux bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés de secours officiellement reconnues, le respect et l'exemption de capture. La notification des noms de ces navires est faite par la puissance belligérante, dont ils dépendent et qui leur a donné une commission officielle, à la puissance adverse à l'ouverture ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage. Ces navires doivent être porteurs d'un document de l'autorité compétente déclarant qu'ils ont été soumis à son contrôle pendant leur armement et avant leur départ final. L'ar-

ticle 2 reproduit, en la complétant, la disposition de l'article 13 du projet additionnel de 1868, dont la formule était trop vague et, par cela même, équivoque.

D'autre part, M. Geouffre de Lapradelle a critiqué cet article ; il craint, notamment, que l'Etat belligérant ne délivre des commissions de pure forme à des bateaux de commerce ; « car, étant donné l'ancien texte, le navire pouvait sans rixe faire sur lest un voyage sur deux, mais à la condition de recueillir des blessés ou naufragés, tandis que maintenant, pourvu qu'il ait une commission, il peut le faire sans même en avoir un seul à son bord, ce qui lui permet de circuler loin du théâtre de la lutte, dans les parages où son commerce l'appelle » (1). Pour M. Sée (2), cette objection suppose la fraude d'un gouvernement, et, ajoute-t-il, « il est peu probable que les gouvernements se laissent aller à favoriser de pareilles fraudes, qui seraient de véritables perfidies ». Cette affirmation semble malheureusement bien optimiste aujourd'hui ; un gouvernement qui a violé les traités qu'il avait signés, peut, tout aussi vraisemblablement, abuser de l'insigne de la Croix-Rouge pour protéger ses navires de commerce. L'objection de M. de Lapradelle n'est donc pas réfutée d'une manière bien probante.

(1) « *La Conférence de la Paix* » ; Revue générale de droit international public, novembre-décembre 1899, p. 715.

(2) « *La Conférence de la Haye et la guerre maritime* », thèse de Paris, tome 98, 1902, p. 213 et 214.

III. — *Bâtiments-hospitaliers neutres.* — Les conventions de Karlsruhe et de Rome avaient admis le principe du secours par les neutres. La Convention de 1864 assure le respect et l'exemption de capture aux bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés officiellement reconnues de pays neutres, moyennant deux conditions, que pose l'article 3 : il faut que la puissance neutre dont ces bâtiments dépendent leur ait donné une commission officielle, et que cette puissance en ait notifié les noms aux puissances belligérantes au début ou au cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage.

L'article 4 pose des règles communes aux trois catégories de navires dont nous venons de parler. Ces navires devront porter secours aux blessés, malades et naufragés sans distinction de nationalité ; ils devront n'être utilisés pour aucun but militaire, et ne gêner en aucune manière les mouvements des combattants. Les belligérants auront sur ces navires le droit de contrôle et de visite, pourront refuser leur concours, leur enjoindre de s'éloigner, leur imposer une direction déterminée, mettre à bord un commissaire, ou même les détenir si la gravité des circonstances l'exige. De telles garanties étaient indispensables ; grâce à elles, l'action des belligérants n'est pas entravée par l'intervention des bâtiments hospitaliers. Et les pays qui attaquent des navires-hôpitaux, sous prétexte d'usage abusif du signe de la Croix-Rouge, sont d'autant plus inexcusables, que

l'article 4 de la Convention de 1899, maintenu par celle de 1907, leur donne les facilités désirables pour prévenir ou pour réprimer les abus qu'ils redoutent.

IV. — *Bâtiments de commerce neutres.* — L'article 4 accorde l'exemption de capture aux bâtiments de commerce, yachts ou embarcations neutres, qui portent ou recueillent des blessés, des malades ou des naufragés des belligérants, « qu'ils aient été spécialement affrétés dans ce but ou qu'ils se soient trouvés fortuitement en situation de recueillir les victimes de la guerre », spécifie M. Renault dans son rapport, alors que, « dans la rigueur du droit, ces bâtiments portant des blessés, malades ou naufragés de l'un des belligérants et rencontrant un bâtiment de guerre de l'autre, pourraient être considérés comme s'étant rendus les auxiliaires du belligérant dont ils transportent les nationaux, et comme étant par suite passibles de prise ». Mais le fait de leur coopération charitable ne soustrait pas ces bâtiments aux conséquences des violations de neutralité qu'ils pourraient avoir commises, par exemple dans le cas où ils transporteraient de la contrebande de guerre, dans celui où ils violeraient le blocus ; ils resteraient alors exposés à la capture.

La Convention de 1899 eut l'honneur d'établir, la première, une législation internationale réglementant la situation des bâtiments hospitaliers et protégeant les victimes de la guerre maritime. Mais, ainsi que nous

aurons à le constater, on peut déplorer, dans ce texte, certaines omissions ou imprécisions. C'est à la Convention de 1907 qu'incomba la tâche de réparer ces lacunes, et de fixer définitivement la situation des navires-hôpitaux.

CHAPITRE III

La Convention de Genève de 1906

La Convention, conclue à Genève le 22 août 1864 pour l'amélioration du sort des militaires blessés dans les armées en campagne, répondait mal aux conditions de la guerre moderne ; quelques-unes de ses dispositions étaient incomplètes, d'autres étaient inapplicables. En 1870, son application partielle avait déjà soulevé de nombreuses réclamations. Les guerres qui eurent lieu de 1875 à 1905, et particulièrement la guerre russo-japonaise de 1904-1905, firent voir combien la Convention de 1864 contenait de lacunes.

A la Conférence de 1899, le colonel Gilinsky avait demandé que l'Assemblée de la Haye complétât l'acte de 1864. Mais la Conférence avait seulement adopté la motion suivants :

« La Conférence, prenant en considération les démarches préliminaires faites par le Gouvernement fédéral suisse pour la révision de la Convention de Genève, émet le vœu qu'il soit procédé, à bref délai, à la réunion d'une Conférence ayant pour objet la révision de cette Convention ».

Le Comité international de la Croix-Rouge, ayant été implicitement invité à continuer l'œuvre commencée, fit parvenir en 1901, par l'intermédiaire du Gouverne-

ment fédéral suisse, une note aux Etats signataires de l'acte de 1864, leur demandant de s'entendre pour modifier ce texte. Cette tentative échoua parce que la Russie ne donna pas de réponse. L'initiative prise plus tard par le Président Roosevelt subit le même sort par suite de l'opposition de la Russie, alors engagée dans la guerre de Mandchourie. Cette proposition fut reprise par le Tsar Nicolas II dès le mois de septembre 1905. Toutes les Puissances ayant répondu favorablement, le Gouvernement suisse les invita à envoyer des délégués à la Conférence qui devait se réunir, à Genève, vers le milieu de l'année 1906.

Le 11 juin 1906, M. Louis Forrer, Président de la Confédération suisse, ouvrit la Conférence à l'Aula, de l'Université de Genève. Trente-sept Etats s'y trouvaient représentés. Le 6 juillet 1906, les plénipotentiaires signaient la nouvelle Convention, qui fut entièrement acceptée par toutes les Puissances, sauf le Japon, la Chine, la Corée et la Grande-Bretagne; ces Etats firent des réserves au sujet de l'obligation de promulguer une loi pénale militaire contre les abus et infractions, et de la réglementation internationale de l'emploi du signe distinctif et du nom de la Croix-Rouge. La Turquie déclara, elle aussi, adhérer à la Convention, à condition qu'on lui permit d'arborer le croissant rouge pour protéger ses ambulances; cette faveur, dont elle jouissait depuis 1875, lui fut renouvelée.

La Conférence de 1906 a fait une œuvre utile parce

qu'elle s'est inspirée des enseignements pratiques tirés des dernières guerres, surtout de la guerre russo-japonaise. Cette Convention, très simple et très claire, forme un seul acte, la Conférence ayant renoncé au procédé compliqué et obscur des articles additionnels de 1868.

En présence de l'œuvre accomplie à Genève, le Gouvernement impérial russe se demanda s'il ne convenait pas de profiter de la nouvelle Convention pour compléter la Convention du 29 juillet 1899, applicable à la guerre sur mer. Ainsi que le disait M. Renault, « ce n'est pas que la Convention de 1864 ait été modifiée dans ses traits essentiels par la Convention de 1906 ; les principes fondamentaux sont restés les mêmes ; on s'est proposé de consolider les résultats de l'expérience et de l'étude doctrinale, de combler des lacunes, de dissiper des obscurités, non de faire quelque chose de tout nouveau. La situation est la même en ce qui concerne la Convention de 1899 ; rien d'essentiel n'était à y changer ; le Gouvernement russe a seulement pensé qu'il pourrait y avoir lieu de rechercher si, en profitant de la Convention de 1906, il ne serait pas possible de compléter la Convention de 1899, tout en restant fidèle à l'esprit d'où elle avait procédé » (1).

L'œuvre accomplie pour l'armée de terre en 1906 devait être accomplie également pour la marine ; tel fut l'un des buts de la Conférence de La Haye de 1907.

(1) Rapport présenté à la 3^e Commission par M. LOUIS RENAULT, rapporteur de la 2^e sous-commission.

CHAPITRE IV

La Convention de La Haye de 1907

La Convention de 1899 était en quelque sorte calquée sur la Convention de Genève de 1864 ; de son côté, la Convention de La Haye de 1907 est calquée sur la Convention de Genève du 6 juillet 1906. La Convention de 1907, de même que celle de 1899, fut signée par les plénipotentiaires et ratifiée par les gouvernements ; elle est donc également revêtue de la force obligatoire que le sceau des Etats confère aux actes sur lesquels il s'oppose.

La France était représentée, à la Conférence de 1907, par MM. Léon Bourgeois, d'Estournelles de Constant et Louis Renault, déjà délégués en 1899 ; et par MM. Marcellin Pellet, le général de division Amourel, le contre-amiral Arago, Fromageot, le capitaine de vaisseau Lacaze, et le lieutenant-colonel Siben. M. Renault fut nommé rapporteur de la 2^e sous-commission de la 3^e commission ; cette sous-commission, dont MM. Arago et Bourgeois étaient membres et dont le comte Tornielli, délégué italien, était le président, devait s'occuper de

l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève.

La sous-commission prit pour base de discussion la Convention de 1899, en ajoutant à chacun des articles les amendements proposés. Après une discussion générale, tous les amendements furent renvoyés à un Comité d'examen, ayant pour rapporteur M. Renault, et qui fut chargé d'arrêter un texte à soumettre au vote de la Commission. Le texte proposé par le Comité d'examen fut adopté, sauf deux légères modifications de rédaction, par la 3^e Commission, dans sa deuxième séance plénière du 16 juillet, et renvoyé à la Conférence, qui l'adopta définitivement dans sa troisième séance plénière du 20 juillet. La « Convention pour l'adaptation à la guerre maritime des principes de la Convention de Genève », fut signée le 18 octobre 1907.

Ainsi qu'on va le voir, la Conférence adopta de nombreux amendements de la délégation allemande, tendant à adapter d'une manière précise à la Convention de 1899 les compléments admis par la Conférence de Genève de 1906 pour la Convention de 1864. Ce fait mérite d'être souligné, et rend plus inexcusable encore le crime des Allemands qui, dans la guerre de 1914, foulèrent aux pieds les prescriptions de la Convention de La Haye de 1907 : car, lors de la discussion de cette Convention, le point de vue des Allemands, en ce qui concerne la guerre maritime, reçut, presque toujours, un accueil favorable.

Voici quelles modifications la Convention de 1907 apporta à celle de 1899 :

L'article 3 de la Convention de 1899, promettant l'exemption de capture et le respect aux bâtiments hospitaliers équipés aux frais des particuliers ou des sociétés officiellement reconnues des pays neutres, fut modifié ainsi qu'il suit :

« Les bâtiments hospitaliers, équipés en totalité ou en partie aux frais des particuliers ou des sociétés officiellement reconnues de pays neutres, sont respectés et exempts de capture, à condition qu'ils se soient mis sous la direction de l'un des belligérants, avec l'assentiment préalable de leur propre gouvernement et avec l'autorisation du belligérant lui-même, et que ce dernier en ait notifié le nom à son adversaire dès l'ouverture ou dans le cours des hostilités, en tout cas avant toute mise en usage ».

Devant la Commission, M. Renault avait combattu ce texte, qui était proposé par la délégation allemande, et s'inspirait de l'article 11 de la Convention de 1906. M. Renault avait fait remarquer que l'assimilation qu'on voulait établir entre l'ambulance neutre dans la guerre sur terre et le bâtiment hospitalier neutre dans la guerre sur mer, était illusoire : « En effet, l'ambulance neutre, qui veut concourir au service hospitalier d'un belligérant doit par la force des choses s'incorporer dans ce service, parce qu'on ne peut concevoir son action indépendante dans les lignes de ce belligérant, qui répond

d'elle à l'égard de l'adversaire et doit exercer sur elle son contrôle. La situation est tout autre pour le navire hospitalier neutre qui opère en pleine mer, qui a une autonomie que ne saurait avoir à ce degré une ambulance. De plus, un navire hospitalier neutre peut ne pas se proposer d'assister un belligérant plus que l'autre, mais se rendre à proximité des opérations navales et être prêt à assister les deux parties ».

La Commission ne se rendit pas aux arguments de M. Renault, et adopta l'amendement allemand obligeant le navire hospitalier neutre à se mettre sous la direction de l'un des belligérants.

L'article 5, relatif aux signes distinctifs, eut son quatrième alinéa modifié, et fut augmenté de deux alinéas nouveaux. L'alinéa 4, en 1899, portait que : « Tous les bâtiments hospitaliers se feront reconnaître en hissant, avec leur pavillon national, le pavillon blanc à croix rouge prévu par la Convention de Genève »,.

La Convention de 1907 ajouta .. « et en outre, s'ils ressortissent à un Etat neutre, en arborant au grand mât le pavillon national du belligérant sous la direction duquel ils se sont mis ».

Cette modification avait été rendue nécessaire par l'adoption de l'amendement allemand à l'article 3 ; aussi avait-elle été proposée par la délégation allemande elle-même.

Les alinéas 5 et 6 portent que : « Les bâtiments hospitaliers qui, dans les termes de l'article 4, sont détenus

par l'ennemi, auront à rentrer le pavillon national du belligérant dont ils relèvent. — Les bâtiments et embarcations ci-dessus mentionnés, qui veulent s'assurer la nuit le respect auquel ils ont droit, ont, avec l'assentiment du belligérant qu'ils accompagnent, à prendre les mesures nécessaires pour que la peinture qui les caractérise soit suffisamment apparente ».

L'alinéa 5, proposé par la délégation allemande, s'inspirait de l'article 21 (alinéa 2) de la Convention de 1906.

L'article 6 de la Convention de 1907 est nouveau : « Les signes distinctifs prévus à l'article 5 ne pourront être employés soit en temps de paix soit en temps de guerre que pour protéger ou désigner les bâtiments qui y sont mentionnés ». Ce texte a pour origine un amendement allemand inspiré par l'article 23 de la Convention de 1906. Lors du vote de l'article 6 par la Conférence, sir Edward Fry, délégué de la Grande-Bretagne, fit des réserves, « pour ce motif qu'en signant la Convention de 1906, son Gouvernement s'était réservé quant à l'article 23 de ladite Convention ».

L'article 7, également nouveau, a pour origine un amendement allemand, inspiré lui-même par les articles 6 et 15 de la Convention de 1906 ; cet article 7 est ainsi conçu : « Dans le cas d'un combat à bord d'un vaisseau de guerre, les infirmeries seront respectées et ménagées autant que faire se pourra. — Ces infirmeries et leur matériel demeurent soumis aux lois de la guerre, mais ne pourront être détournés de leur emploi, tant qu'ils

seront nécessaires aux blessés et malades. — Toutefois, le commandant qui les a en son pouvoir a la faculté d'en disposer, en cas de nécessité militaire importante, en assurant au préalable le sort des blessés et malades qui s'y trouvent ».

L'article 8, nouveau, se compose de deux alinéas. L'alinéa 1^{er} porte que : « La protection due aux bâtiments hospitaliers et aux infirmeries des vaisseaux cesse si l'on en use pour commettre des actes nuisibles à l'ennemi ». Ce texte est la reproduction d'un amendement allemand inspiré lui-même par l'article 7 de la Convention de 1906,

L'alinéa 2 est ainsi conçu : « N'est pas considéré comme étant de nature à justifier le retrait de la protection, le fait que le personnel de ces bâtiments et infirmeries est armé pour le maintien de l'ordre et pour la défense des blessés et malades, ainsi que le fait de la présence à bord d'une station radio-télégraphique ».

Ce texte diffère de l'amendement de la délégation allemande, qui aurait voulu que le bâtiment hospitalier pût être armé de pièces d'artillerie pour parer aux dangers de la navigation, et spécialement de la piraterie. Grâce à une telle latitude, les bâtiments hospitaliers fussent facilement devenus des navires de combat, que l'immunité accordée à la Croix-Rouge aurait rendus d'autant plus dangereux.

L'autorisation, donnée aux navires-hôpitaux, d'avoir une installation radio-télégraphique, est due à un amen-

dement néerlandais ; cette disposition peut prêter à des abus, les installations radio-télégraphiques servant souvent dans un but de guerre ; mais, ainsi que le dit M. Renault, elle « se justifie du moins par cette considération qu'un bâtiment hospitalier peut avoir parfois besoin de communiquer avec sa propre escadre ou avec la terre dans le but de remplir sa mission ».

L'article 9 (article 6 en 1899) fut légèrement modifié dans la forme, mais il maintint la disposition de 1899 portant que « les bâtiments de commerce, yachts ou embarcations neutres, portant ou recueillant des blessés, des malades ou des naufragés des belligérants, ne peuvent être capturés pour le fait même de ce transport, mais ils restent exposés à la capture pour les violations de neutralité qu'ils pourraient avoir commises ».

Nous ne parlerons que brièvement des articles suivants, qui concernent moins les navires-hôpitaux eux-mêmes, que la situation des blessés ou du personnel. Le principal de ces articles est l'article 12, dû à un amendement allemand, et portant que « Tout vaisseau de guerre d'une Partie belligérante peut réclamer la remise des blessés, malades ou naufragés, qui sont à bord de bâtiments hôpitaux militaires, de bâtiments hospitaliers de sociétés de secours ou de particuliers, de navires de commerce, yachts et embarcations, quelle que soit la nationalité de ces bâtiments ». Au contraire, le personnel religieux, médical et hospitalier, est inviolable et ne peut être fait prisonnier de guerre.

L'Angleterre, qui avait déjà exprimé des réserves sur les articles 6 et 12, en fit également sur l'article 21, relatif aux mesures que les Puissances signataires s'engageaient à prendre, en cas d'insuffisance de leurs lois pénales, pour réprimer en temps de guerre les actes individuels de pillage envers les blessés des marines, et l'usage abusif de l'emblème de la Croix-Rouge par des bâtiments non protégés par la Convention de La Haye.

Signalons enfin l'article 25 de la Convention de 1907 : « La présente Convention, dûment ratifiée, remplacera la Convention du 29 juillet 1899 dans les rapports entre les Etats contractants. — La Convention de 1899 reste en vigueur dans les rapports entre les parties qui l'ont signée, et qui ne ratifieraient pas également la présente Convention ».

Nous aurons l'occasion, au sujet de la guerre de 1914, de nous occuper à nouveau de cet article 25, et des problèmes qui se posent quant au champ d'application des Conventions protégeant les navires-hôpitaux.

La Convention de 1907 a été l'objet de critiques sur certains points. On a trouvé souvent que les immunités qu'elle accorde aux bâtiments hospitaliers sont parfois trop étendues. Ainsi, l'installation radio-télégraphique autorisée par l'article 8 peut servir à un but militaire, à un échange de correspondances entre les navires de l'escadre ou avec le continent. Il est vrai que l'article 4 accorde aux belligérants sur les bâtiments hospitaliers

le droit de contrôle et de visite ; mais la visite et le contrôle ne peuvent guère s'exercer avec continuité et il est aisé de faire disparaître toute trace des messages radio-télégraphiques. D'autre part, le droit de visite entraîne des conséquences difficilement acceptables : sir Edward Fry, délégué anglais, a contesté le droit accordé par l'article 12 à tout navire de guerre d'un belligérant d'exiger la remise des blessés, malades ou naufragés, à bord d'un bâtiment hospitalier neutre ; il semble difficile, à défaut d'une Convention spéciale, de baser la reconnaissance d'un tel droit sur les principes actuels du droit international. Puis, n'est-il pas quelque peu inhumain de forcer un bâtiment neutre à livrer des blessés qu'il avait charitablement recueillis ? Ces deux considérations font paraître le nouvel article 12 sujet à quelques critiques.

Une autre critique, plus grave, peut être faite contre l'article 3, et plus spécialement contre l'obligation où les bâtiments hospitaliers, en vertu de cet article, sont de se mettre sous la direction de l'un des belligérants. Cette obligation fut édictée conformément à un amendement allemand, développé par le contre-amiral Siegel ; or, elle peut être de nature à décourager la bonne volonté des neutres ; « il se peut en effet », disait M. Renault, « qu'un navire hospitalier neutre veuille conserver son indépendance. Le cas peut fort bien se présenter où un navire de ce genre désirerait apporter un concours égal aux deux belligérants, s'il appartient

par exemple à un pays neutre voisin du théâtre des opérations. C'est aller contre ses sentiments que de l'obliger à se mettre au service de l'un des belligérants, alors que, conformément à l'esprit charitable des Conventions de Genève, il désirerait porter secours aux deux parties ».

De plus, ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'analogie entre l'ambulance neutre et le bâtiment hospitalier neutre est plus apparente que réelle.

Cependant, les critiques ci-dessus exposées n'infirmement en rien la valeur de la Convention de 1907, qui a réalisé une œuvre fort utile ; elle a précisé de nombreux points de détails, et complété fort heureusement les dispositions adoptées par la Conférence de 1899. Et nous pouvons conclure avec M. Renault qu'elle « constitue un progrès sérieux dans le sens de la codification du droit des gens ».

DEUXIÈME PARTIE

Les guerres navales de 1870 à 1914

Ayant exposé par quelles dispositions sont protégés les bâtiments hospitaliers, nous devons examiner maintenant comment ces dispositions furent appliquées dans les guerres navales postérieures à la Convention de Genève. Nous avons dit que, par suite de l'absence d'une législation internationale, la bataille navale de Lissa, en 1866, se termina par un massacre inutile. Un autre événement tragique avait déjà auparavant attiré l'attention du monde lors de la guerre de Sécession ; non loin de Cherbourg, le croiseur confédéré « Alabama » fut coulé par le croiseur du Nord « Kearsage » ; ce dernier fit tout son possible pour sauver les blessés et naufragés, mais n'y réussit que dans une faible mesure ; bien des marins auraient pu être sauvés si les services techniques ou les Sociétés privées de Cherbourg avaient eu le droit d'intervenir.

Dans les guerres ultérieures, les articles additionnels de 1868, bien que n'ayant aucun caractère obligatoire, exercèrent néanmoins une influence utile.

CHAPITRE I^{er}

La guerre de 1870-1871.

La guerre de 1870 éclata alors que des négociations étaient en cours en vue de la ratification des articles additionnels de 1868. A la demande du Conseil fédéral, la France et la Confédération de l'Allemagne du Nord s'engagèrent à observer pendant la durée de la guerre, à titre de « *modus-vivendi* », les articles additionnels, avec les modifications et interprétations demandées par la France et l'Angleterre quant aux articles 9 et 18. Une circulaire fédérale du 30 juillet annonça dans les mêmes conditions, l'adhésion du Grand-Duché de Bade, de la Bavière, du Grand-Duché de Hesse-Darmstadt et du Wurtemberg (1).

Les gouvernements allemands et français donnèrent les instructions nécessaires aux armées et aux flottes. Mais, comme il n'y eut pas de combat naval en 1870, il ne fut pas nécessaire d'appliquer les articles additionnels relatifs à la marine.

(1) *Bulletin international*, n° 6, janvier 1871, p. 107.

CHAPITRE II

La guerre russo-turque de 1876

Lors de la guerre balkanique de 1876, la Turquie, bien qu'ayant adhéré à la Convention de Genève, informa le Conseil fédéral suisse qu'elle substituait le croissant rouge, à la croix « la nature de ce signe blessant les susceptibilités du soldat-musulman ». La plupart des Puissances déclarèrent que la modification demandée devait être ratifiée par un acte international conçu dans la même forme que la Convention de Genève. Dans la guerre qui éclata entre la Russie et la Turquie, celle-ci obtint, à titre de « *modus vivendi* », pour la durée de la guerre, la reconnaissance du Croissant-Rouge (1).

(1) *Bulletin international*, n° 32, octobre 1877 p. 146.

CHAPITRE III

La guerre entre le Pérou et le Chili.

Au cours de la guerre de 1880 entre le Pérou et le Chili, des négociations se poursuivirent avec une grande largeur de vues entre les deux adversaires. Le comité de la Société de la Croix-Rouge de Lima organisa en 1880 une ambulance navale destinée à rapatrier des blessés et des malades, et sollicita de l'amiral chilien, commandant l'escadre qui bloquait Callao, la délivrance d'un sauf-conduit pour franchir les lignes du blocus ; l'amiral donna l'autorisation, bien que le navire fourni à la Société de Lima pour jouer le rôle d'ambulance maritime ne fût que momentanément désarmé en vue de son service spécial, et fut destiné à recevoir, aussitôt après, une affectation. Cet acte de générosité doit être mentionné, mais il faut, malheureusement, ne le considérer que comme une exception (1).

(1) *Bulletin international*, n° 44, octobre 1880, p. 172.

CHAPITRE IV

La guerre sino-japonaise

Le Japon avait, en 1886, adhéré à la Convention de Genève. Il fit preuve d'idées plus larges que la Turquie et accepta l'emblème de la Croix-Rouge : il sut comprendre qu'il n'y avait dans cet emblème aucune idée religieuse, mais un souvenir du pavillon national helvétique, de même que le nom de la Convention contient le rappel de son origine.

Il n'y eut, en ce qui concerne les navires-hôpitaux, aucun incident particulier au cours de la guerre sino-japonaise de 1894.

CHAPITRE V

La guerre hispano-américaine

Le fait saillant de la guerre navale de 1898 entre l'Espagne et les Etats-Unis d'Amérique fut la reconnaissance, par les deux belligérants, d'un « modus vivendi »

analogue à celui de 1870-1871 entre la France et l'Allemagne. Le Conseil fédéral suisse entreprit, dès le 23 avril 1898, d'agir auprès des Gouvernements de Madrid et de Washington pour que les articles additionnels de 1868 fussent déclarés obligatoires et respectés pour la durée de la guerre ; il réussit à faire admettre, comme « *modus vivendi* », par les deux cabinets, le projet de 1868, modifié par les propositions françaises et interprété par les explications franco-anglaises de 1869 (1). Grâce aux démarches diplomatiques du Gouvernement suisse, la première guerre navale digne de ce nom, depuis la naissance de la Convention de Genève, connut les bienfaits de l'assistance des Sociétés de la Croix-Rouge. La décision⁴ des Gouvernements américain et espagnol est intéressante et eût constitué un précédent si, peu après, les conventions de 1899 et de 1907 n'avaient établi une base régulière.

L'organisation des services maritimes hospitaliers de l'Espagne fut gênée par des considérations financières et par la mainmise résultant du droit de réquisition des autorités espagnoles sur les yachts et autres bâtiment. Aux Etats-Unis, les Sociétés de secours avaient plus de vitalité qu'en Espagne, aussi obtinrent-elles des résultats plus satisfaisants.

(1) *Bulletin international* n° 115, juillet 1898, p. 124.

CHAPITRE VI

La guerre russo japonaise

Aucune nation n'avait encore voulu immobiliser dès le temps de la paix des capitaux dans la construction de navires-hôpitaux ; les bâtiments hospitaliers appartenaient donc à la flotte auxiliaire. Pendant la guerre russo-japonaise, le statut de cette catégorie de navires était régi par la convention du 29 juillet 1899.

Les Russes équipèrent cinq bâtiments hospitaliers. Deux étaient des navires hôpitaux militaires : le « Kazan » et l'« Angara », de l'escadre de Port-Arthur. Trois appartenaient à la Croix-Rouge : le « Mongolia », de l'escadre de Port-Arthur ; le « Kostroma » et l'« Orel », de l'escadre de l'amiral Rojestvensky. Tous ces navires tombèrent aux mains des Japonais, et l'étude des cas de chacun d'eux est nécessaire pour dégager la théorie japonaise.

Le « Mongolia » fut affecté comme bâtiment hôpital, le 15 mars 1904 et reçut un équipage de non-combattants. Lorsque l'armée du général Nogi bombardait Port-Arthur, les malades et les blessés furent débarqués, l'équipage

resta à bord jusqu'à la capitulation. Le navire fut restitué par les Japonais.

Le Gouvernement russe avait affecté au service hospitalier le « Kazan », de la flotte volontaire, le 18 juillet 1904. Son capitaine appartenait à la marine de guerre, ainsi qu'une partie de l'équipage. Comme pour le « Mongolia », lors du bombardement, on fut obligé d'évacuer les blessés, et les marins appartenant à la flotte furent versés dans la troupe, le 3 novembre 1904. En décembre, de nouveaux malades et blessés furent embarqués, ils se trouvaient à bord au moment de la capitulation (1). Les Japonais saisirent le navire afin d'examiner son cas qui paraissait douteux; puis ils le relâchèrent (2).

L'« Angara » avait débuté comme croiseur auxiliaire et pris part aux combats des 8 et 9 février devant Port-Arthur (3); son équipage appartenait à la marine impériale. Les obus japonais le coulèrent le 2 novembre, et les hommes de l'équipage furent incorporés dans la troupe; du navire, le pont seul émergeait. Lorsque la place eût capitulé, les Japonais relevèrent l'« Angara » et l'incorporèrent dans leur flotte sous le nom d'« Ane-gawa Maru » (4).

(1) ARIGA, *La guerre russo-japonaise au point de vue continental et le droit international*, 1908.

(2) *Revue maritime*, mai 1906.

(3) SEMENOFF, « *L'escadre de Port-Arthur* », p. 7.

(4) *Revue Maritime*, mai 1906.

Un autre navire-hôpital, l'« Orel », fut également capturé ; il fut saisi le soir de la bataille de Tsou-Shima, et condamné le 25 juillet 1905 à Sasebo. Le jugement était ainsi motivé « Au cours de la navigation, il (l'« Orel ») se dirigea vers le « Malaya », navire attaché à cette escadre (Rojestvensky), le 21 novembre 1904 ; et, par ordre du commandant en chef, communiqua à ce vapeur l'ordre de se tenir à portée de signaux. Le 21 mai 1905, il reçut à bord, par ordre du commandant en chef, Alex Stewart, capitaine du navire britannique « Oldhamia », capturé par l'« Oleg », croiseur appartenant à l'escadre, et trois autres hommes, dans le but de les conduire à Vladivostock, bien qu'ils fussent en bonne santé. Il reçut l'ordre, par un officier d'état-major, à Cape-Town ou dans les environs, de se procurer 10.000 pieds de fils conducteurs (2 millimètres de diamètre) et 1.000 pieds (1 millimètre de diamètre) en bon état d'isolement. Enfin, lorsque l'escadre russe s'avança vers le détroit de Tsou-Shima, ce navire et l'autre navire-hôpital, le « Kostroma », prirent place sur les flancs des navires de guerre de tête et formèrent un triangle avec le bâtiment le plus avancé » (1).

Quant au « Kostroma », les allégations japonaises à son sujet sont résumées dans le jugement de l'« Orel » ; il fut sans doute relâché, aucun document ne signalant le maintien de sa capture. Il faut, en tout cas, pour lui

(1) TAKAHASHI, *International law applied to the Russo-Japanese War*, Stevens and sons, 1908.

comme pour l'« Orel », signaler une erreur du jugement japonais. La tête de colonne russe, trois croiseurs déployés en triangle, se composait de l'« Oural », de l'« Almaz » et du « Svietlana ». Le « Kostroma » et l'« Orel » marchaient en dehors du dispositif de combat ; ils n'étaient même pas avec les transports ; sans protection aucune, ils suivaient l'escadre à distance (1).

Si nous en croyons M. Ariga, la doctrine japonaise attachait une grosse importance à la composition de l'équipage ; un navire monté par des combattants courait le risque de se faire capturer. Dans la guerre sur terre, on n'avait jusqu'alors accordé aucune importance à cette distinction ; qu'ils soient militaires ou civils, le même respect est dû aux membres du personnel sanitaire et aux édifices qu'ils occupent lorsque le drapeau de la Croix-Rouge y est arboré. Les articles 1, 2 et 3 de la convention de 1899 sont conçus en des termes si généraux, que l'on doit adopter la même solution pour la guerre navale. Quel que soit leur recrutement, les équipages doivent être laissés libres, afin que les médecins puissent accomplir leur tâche (2).

Lorsque les Japonais bombardèrent Port-Arthur, ils demandèrent à connaître la situation des navires-hôpitaux et n'obtinrent pas de réponse des Russes. Ceux-ci se trouvaient sans doute, à cause de l'étroitesse du

(1) SEMENOFF, *Agonie d'un cuirassé*, p. 23.

(2) LEROUX, *Le droit international pendant la guerre maritime russo-japonaise*, thèse de Toulouse, 1911, tome 33, p. 49.

port, dans l'impossibilité de placer leurs bâtiments hospitaliers dans un endroit différent de celui occupé par les navires de guerre. La situation des malades et des équipages devint intenable à bord, les bâtiments hospitaliers furent évacués, et les hommes valides incorporés dans la troupe. Pour l'« Angara », cette incorporation eut lieu après le naufrage du navire ; on ne pouvait donc reprocher à l'« Angara » aucune violation de la convention de La Haye de 1899 ; les Japonais ne pouvaient non plus considérer ce navire coulé dans un port et émergeant à demi, comme une épave abandonnée et susceptible de devenir la propriété de l'occupant.

Ce bâtiment ne fut même pas jugé par une Cour des Prises ; une simple décision administrative statua sur son sort, le déclarant confisqué. Or, la convention de 1899 s'occupait seulement de l'état actuel du navire consacré aux œuvres hospitalières ; on ne devait donc faire à l'« Angara » aucun reproche pour avoir battu pavillon de guerre, avant d'arborer celui de la Croix-Rouge. Lors de sa capture, il ne jouait aucun rôle militaire ; l'immunité qui lui avait été accordée par le Japon s'étendait à toute la guerre ; les Japonais n'avaient donc pas à lui appliquer la règle édictée le 3 février 1904, par laquelle les navires de guerre ennemis ne doivent pas être jugés par une Cour, mais confisqués sur seule vérification de leur identité. Quand l'« Angara » fut relevé, les Cours des Prises existaient encore, car elles ne furent dissoutes que le 31 mars 1906, et l'on ne sau-

rait faire valoir leur dissolution pour justifier le procédé des Japonais.

Le cas de l'« Ôrel » est plus douteux. Le grief tiré contre lui de l'embarquement de fils conducteurs n'aurait pas dû être retenu, ces objets pouvant être utilisés pour un usage médical. Reste le signal adressé au « Malaya » : question fort embarrassante à trancher ; la méfiance des Japonais est compréhensible ; mais ce signal pouvait se rapporter uniquement au soin des blessés.

Tels sont les principaux litiges qui s'élevèrent au cours de la guerre russo-japonaise ; tous concernèrent, comme on l'a vu, des navires russes.

CHAPITRE VII

La guerre italo-turque

La Turquie n'avait maintenu son adhésion à la Convention de Genève qu'à la condition de remplacer la Croix-Rouge par le Croissant-Rouge. Cette réserve, acceptée à titre de « *modus vivendi* » lors de la guerre de 1877, fut admise définitivement lors de la conférence de 1907. La guerre de 1911-1912 trouva donc l'Italie et la Turquie liées l'une à l'autre par les obligations de la Convention de Genève.

Il se produisit, au cours des opérations de la guerre maritime, un incident intéressant, relatif au personnel hospitalier. Ce fut l'incident du « *Manouba* » : Ce vapeur postal français, de la Compagnie de navigation mixte, allant de Marseille à Tunis, fut capturé, le 18 janvier 1912, par le contre-torpilleur italien « *Agor-dat* », et conduit à Cagliari, sous l'inculpation de transport de troupes par un neutre pour le compte d'un belligérant, acte d'assistance hostile, illicite en droit international.

La saisie du « *Manouba* » fut provoquée par la présence, à son bord, de vingt-neuf passagers turcs,

soupçonnés de faire partie de l'armée turque; ceux-ci furent remis aux autorités italiennes sur l'ordre du vice-consul de France à Cagliari. Le « Manouba » fut relâché le lendemain.

Le transport de combattants turcs en Tunisie, leur permettant de gagner la Tripolitaine, eût été une opération illicite, parce que contraire à la neutralité; l'Italie aurait pu, dans de telles conditions, saisir le navire et faire prisonniers ces passagers. Mais les vingt-neuf Turcs étaient membres d'une mission sanitaire du Croissant-Rouge et, à ce titre, inviolables en vertu de l'article 10 de la convention de La Haye de 1907 appliquant à la guerre maritime les principes de la Convention de Genève.

Que l'Italie eût voulu s'assurer du respect de la neutralité par les navires neutres, cela paraît très légitime. Mais, auparavant, le gouvernement français avait promis à l'Italie qu'il vérifierait lui-même la qualité effective de membres d'une mission sanitaire des Turcs du « Manouba » à leur arrivée à Tunis.

Dès lors, il semble qu'en procédant elle-même à la vérification de l'identité des passagers, l'Italie mettait en doute la parole de la France; aussi cet incident provoqua-t-il en France une certaine émotion. Le cas du « Manouba » fut joint à celui du « Carthage », autre navire arrêté par Italiens; par un accord du 26 janvier et un compromis du 6 mars 1912, ces incidents furent soumis à la Cour d'arbitrage de La Haye. Cinq arbitres furent choisis

parmi les membres de la Cour permanente d'arbitrage : MM. Fusinato, Hammarskjold, Kriege, Renault et Taube, ce dernier président. Ils formèrent un tribunal arbitral qui, le 6 mai 1913, rendit sa sentence.

Le tribunal constata que contrairement à ce qu'on avait pu croire tout d'abord, le gouvernement italien n'avait pas entendu mettre en doute la parole du gouvernement français, car ce n'est que postérieurement à la saisie du « Manouba » qu'il fut informé de l'assurance du gouvernement français (1). Cette constatation était de nature à amener une détente entre les deux pays.

Au point de vue juridique, le tribunal estima illicite la capture du « Manouba » parce qu'elle eut lieu avant que le capitaine eût été sommé de livrer les passagers suspects. Cette sommation ne fut faite qu'à Cagliari; n'ayant pas obtenu de résultat, elle légitimait la saisie temporaire comme moyen de contrainte jusqu'à la remise des Turcs, remise que l'Italie était en droit d'exiger. La capture du navire était donc illégale, mais ne viciait pas les opérations ultérieures.

Enfin le tribunal repoussa la demande française tendant à faire condamner le gouvernement italien à un franc de dommages-intérêts pour atteinte portée au pavillon français et 100.000 francs pour réparation du préju-

(1) C. DE BECK, « *Les incidents franco-italiens des navires le Carthage et le Manouba* », journal du Droit international privé. 1912, p. 449 et suiv.

dice moral et matériel résultant de l'inobservation du droit international; le tribunal motiva ainsi sa décision: « Pour le cas où une puissance aurait manqué à ses obligations vis-à-vis d'une autre puissance, la constatation de ce fait, dans une sentence arbitrale, constitue déjà une sanction sérieuse »; et le tribunal ajoute: « En thèse générale, l'introduction d'une autre sanction pécuniaire paraît être superflue et dépasser le but de la juridiction internationale ».

L'opportunité de ces considérants est contestable. Certes, la Puissance offensée obtient une satisfaction morale considérable par la constatation du tort qu'elle a subi; mais, sans vouloir nous engager dans une longue discussion sur les sanctions en droit international, nous pensons que les violations du droit international seraient moins fréquentes si leurs auteurs redoutaient une sanction d'ordre matériel. La menace d'un préjudice pécuniaire est salubre dans les rapports entre particuliers; il serait extraordinaire qu'elle fût inefficace dans les rapports entre Etats.

Pour terminer en ce qui concerne l'incident du « Manouba », ajoutons que le tribunal de La Haye réduisit à 4.000 francs les 108.000 francs que réclamaient au gouvernement italien les particuliers dont les intérêts avaient souffert de la saisie et de l'arrêt du « Manouba ».

TROISIÈME PARTIE

La Guerre de 1914-1918

CHAPITRE I^{er}

De l'applicabilité des Conventions de 1899 et de 1907

Dans les guerres navales dont nous avons parlé jusqu'à présent, la question des navires-hôpitaux se posait d'une façon relativement simple ; deux belligérants étaient en présence ; on pouvait dire immédiatement s'ils étaient liés, ou non, par les conventions de 1899 ou de 1907. Il en fut autrement pour la guerre de 1914-1918 ; en 1918, vingt-huit Etats se trouvaient en état de guerre ; dans une telle situation, les problèmes du droit international devaient se présenter sous un jour différent, et devenir singulièrement complexes.

Nous rappelons que l'article 25 de la convention de 1907 exige, non pas seulement la signature des Etats, mais leur ratification : « La présente convention, dûment ratifiée, remplacera la convention du 29 juillet 1899 dans

les rapports entre les Etats combattants. — La convention de 1899 reste en vigueur dans les rapports entre les parties qui l'ont signée, et qui ne ratifieraient pas également la présente convention ».

Il en était de même pour la convention de 1899; d'après son article 11, cette convention restera en vigueur entre les parties qui l'ont signée, et entre elles seules.

Donc, en droit strict, la conclusion est la suivante : la convention de 1907 (ou à son défaut, celle de 1899) n'est applicable que si tous les belligérants en présence l'ont signée et ratifiée; la défection d'un seul délie les autres. Or, il faut constater que plusieurs des Etats belligérants ne faisaient pas partie de la convention de 1907; certains ne l'avaient pas ratifiée: la Bulgarie, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Monténégro, la Serbie, la Turquie et l'Uruguay. En outre les Républiques de Costa-Rica et de Honduras n'avaient pas signé cette convention.

Les autres belligérants, qui avaient ratifiée la convention de 1907, pouvaient s'en considérer comme dégagés.

M. Renault a signalé cette situation (1); il concluait que, même en admettant l'inapplicabilité de la convention de 1907, la convention de 1899 gardait toute sa valeur parce qu'elle avait été signée par tous les belligérants.

Cette opinion, à l'époque où elle fut émise, était

(1) Cours professé à la Faculté de Droit de Paris, 1916-1917, 5^e leçon.

absolument incontestable. Mais, depuis lors, la situation a changé: d'autres Etats ont pris part à la guerre; et, parmi eux, se trouvent les Républiques de Costa-Rica et de Libéria, qui n'ont pas signé la convention de 1899.

M. Paul des Gouttes, secrétaire général du Comité International de la Croix-Rouge de Genève, a récemment consacré une étude à cette question (1); il conclut que, juridiquement, la convention de 1907 ne s'imposait pas aux belligérants, dès le début de la guerre; que, d'autre part, la convention de 1899 resta en vigueur jusqu'en août 1917. Mais la convention de 1899 ne reproduisait, quant à la guerre maritime, que les principes posés dans la convention de 1864; et les lacunes constatées dans celles-ci, et auxquelles la convention de 1906 avaient remédié, subsistaient entièrement. Enfin, en août 1917, la convention de 1899 cessa d'être applicable, par suite de l'entrée en guerre de deux Etats qui ne l'avaient pas signée.

Donc, durant les quinze derniers mois de la guerre, les belligérants n'auraient plus été liés par aucune des conventions étendant à la guerre maritime les principes de la Convention de Genève. Et les navires-hôpitaux auraient pu, juridiquement, être attaqués et détruits. L'antique adage « *Summum jus, summa injuria* » s'appliquerait rarement avec plus de justesse que dans ce cas. Et l'intervention des Etats susnommés aurait bien

(1) *Revue internationale de la Croix-Rouge*, 1^{re} année, n° 1, 15 janvier 1919, p. 3 et suiv.

mal servi la cause de la civilisation, si elle avait eu pour effet de rendre inopérante une convention humanitaire.

Dans la pratique il n'en fut heureusement rien, et l'entrée en guerre de nos nouveaux alliés n'eut pas l'effet désastreux dont nous venons de parler. Les navires-hôpitaux, nous le verrons, eurent trop souvent à souffrir de la guerre; mais aucun des Etats belligérants n'a songé à déclarer inopérantes les conventions de La Haye; l'Allemagne et ses alliées, elles-mêmes, si promptes à éluder les obligations qui les gênaient, y ont si peu songé qu'elles ont invoqué les conventions de La Haye dans les rares cas où leurs navires-hôpitaux subirent des dommages. C'est pourquoi, dans les chapîtres qui suivront, nous prendrons les conventions de La Haye comme base de discussion en ce qui concerne les navires-hôpitaux; c'est pratiquement la seule base acceptable. Peut-être l'Allemagne, pressée de réparer les dommages causés par elle aux navires-hôpitaux, s'avisera-t-elle de dire que les conventions de La Haye ne la liaient plus. Il sera trop tard; ses adversaires pourront, en toute justice, lui répliquer: Jusqu'aux derniers temps de la guerre vous nous avez opposé ces conventions, les prétendant obligatoires pour nous; elles le sont donc pour vous également.

Il est heureux qu'aucun Etat n'ait invoqué l'article 11 de la convention de 1899 ou l'article 25 de celle de

1907 pour éluder les obligations qu'elles imposaient. Mais, afin d'éviter toute équivoque, il y aura lieu, à l'avenir, de modifier ces articles ; en ce qui touche les navires-hôpitaux, il pourrait être stipulé qu'un Etat signataire des conventions de 1899 et de 1907 n'aura la faculté de se délier de ses obligations conventionnelles que si ses escadres se trouvent avoir à combattre celles d'un Etat n'étant pas partie à ces conventions.

CHAPITRE II

Les navires-hôpitaux ottomans

La première protestation dont le Comité International de la Croix-Rouge eut à s'occuper, relativement aux navires-hôpitaux, émana de la Société du Croissant Rouge ottoman ; par une lettre en date du 26 novembre 1914, cette Société reprochait au Gouvernement russe d'avoir refusé au navire-hôpital turc « Gul-Nihal » le libre passage sur la Mer Noire (1) ; la Russie motivait son attitude par la non-ratification de la convention de 1907 par la Turquie. C'est la seule fois qu'un Etat invoqua cet argument ; encore la Russie devait-elle l'abandonner bientôt. La Turquie rappelait, non sans raison, que la Russie avait respecté le Croissant-Rouge en 1877 ; il n'y avait pas lieu d'agir autrement en 1914, bien au contraire : car il ressort d'une communication adressée par le Gouvernement russe à la légation suisse à Saint-Pétersbourg que la Russie avait admis, pour la Turquie, le droit d'employer le croissant rouge comme signe dis-

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 46^e année, n^o 181, janvier 1915, p. 18 et suiv.

tinctif du service sanitaire, dans les guerres maritimes comme dans les guerres continentales (1).

Le Comité International de la Croix-Rouge transmet, en l'appuyant cette protestation à Pétrograde.

Quelques mois plus tard, la Russie reconnaissait aux navires-hôpitaux ottomans tous les privilèges stipulés par la convention de La Haye de 1907; l'ambassade d'Italie à Constantinople avisa officiellement la Porte de cette solution par sa note verbale du 17 juin 1915 (2).

On ne peut qu'approuver le Gouvernement russe de s'être incliné devant la protestation de la Turquie. S'il avait persisté dans son premier point de vue, il en serait sans doute résulté, de la part des autres belligérants, une méconnaissance systématique des conventions de La Haye, et les attaques de navires-hôpitaux, qui furent trop fréquentes, l'auraient été bien plus encore.

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 42^e année, n^o 165, janvier 1911, p. 128.

(2) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 46^e année, n^o 184, octobre 1915, p. 442.

CHAPITRE III

L'attaque de l'« Asturias »

La première agression contre un navire-hôpital vint de l'Allemagne; elle eut lieu le 1^{er} février 1915. Ce jour-là, vers cinq heures de l'après-midi, un sous-marin allemand lança contre le navire-hôpital anglais « Asturias » une torpille qui heureusement le manqua. Lord Lansdowne, au nom de la Croix-Rouge anglaise, signala que ce navire avait été notifié aux belligérants en tant que navire-hôpital, et qu'il portait de façon très apparente les signes distinctifs de son emploi (1). L'ambassadeur allemand à Washington, puis le Comité central de la Croix-Rouge allemande, transmettant les explications du ministère de la marine, prétendirent, au contraire, que les marques distinctives de l'« Asturias » n'étaient pas éclairées, et qu'il faisait déjà presque nuit (2). Le chef de l'amirauté, D^r Macnamara, intervint de

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 46^e année, n^o 182, avril 1915, p. 130.

(2) *Bulletin international de la Croix-Rouge* 46^e année, n^o 183, juillet 1915, p. 306.

nouveau à la Chambre des Communes, pour contester les explications de l'Allemagne.

Cette première agression eut un retentissement considérable. La mauvaise foi de l'Allemagne dans cet incident n'apparaîtrait pas comme certaine s'il s'était agi d'un fait isolé ; mais ce fut le premier acte d'une longue série d'agressions qui, deux ans plus tard, devaient être reconnues comme faisant partie du système de guerre du Gouvernement allemand.

CHAPITRE IV

La saisie de « l' Ophelia »

Le 18 octobre 1914, la flottille anglaise qui venait, la veille, de couler quatre torpilleurs allemands, arrêta comme suspect et captura le navire allemand « Ophèlia » devant l'embouchure de l'Ems. Ce navire prétendait être un bateau-lazaret auxiliaire ; cette affirmation fut soutenue dans deux longues lettres de la Croix-Rouge allemande, la première du 17 avril 1915 (1), la seconde du 17 février 1916 (2) ; l'Allemagne cherchait à répondre, point par point aux assertions anglaises, affirmait que l'« Ophelia » était aménagé pour l'emploi de bateau-lazaret, qu'il se trouvait devant l'embouchure de l'Ems pour recueillir les naufragés du combat naval de la veille, et qu'il n'avait commis aucun acte démontrant qu'il n'appartint pas à la Croix-Rouge. D'autre part, la Croix-Rouge allemande reconnaissait que l'« Ophelia » n'avait pas été notifié, comme navire-hôpital, au Gouvernement anglais,

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 46^e année, n° 183, juillet 1915, p. 307 et suiv.

(2) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n° 186, avril 1916, p. 165 et suiv.

par suite, disait-elle, d'une omission de la Puissance neutre chargée par l'Allemagne de cette communication.

La Cour anglaise des prises rendit son jugement le 21 mai 1915. Un certain nombre de témoins, à charge et à décharge, furent entendus ; le docteur Pfeiffer, médecin-major allemand à bord de l'« Ophelia », répondit aux questions qui lui furent posées qu'il ignorait ce que le navire allait faire dans les parages de Haaks Feuerschiff. D'autres constatations assez suspectes furent faites : l'« Ophelia », en fait, n'avait jamais secouru aucun blessé, malade ou naufragé, et il n'y avait aucune preuve qu'il eût même tenté de rendre un service de ce genre ; sa construction et son aménagement, quoique pouvant, dans une certaine mesure, se prêter à une adaptation, ne semblaient pas convenir tout-à-fait pour un navire-hôpital ; en revanche, l'« Ophelia » était bien outillé pour servir de bateau à signaux, et des appareils à signaux avaient été largement utilisés, sans qu'on sût exactement pourquoi, comment et quand ils l'avaient été. Approché par un sous-marin anglais, l'« Ophelia », s'il avait travaillé au sauvetage de naufragés, aurait dû rechercher l'aide de ce sous-marin ; bien au contraire, il chercha à s'éloigner. Enfin, l'équipage allemand détruisit les pièces et documents du bord, rendant ainsi illusoire le droit de contrôle et de visite prescrit par l'article 4 de la convention de 1907.

Dans ces conditions, la Cour des prises, constatant que l'« Ophelia » était utilisé pour servir de navire à

signaux en vue de buts militaires, prononça la validité de la prise.

Les protestations allemandes contre ce jugement étaient bien injustifiées ; en admettant, ce qui n'est pas probable, que l' « Ophelia » fût un bateau-lazaret, il faut convenir que les apparences lui étaient bien défavorables ; la Cour des prises ne pouvait raisonnablement relâcher un navire qui n'a pu apporter aucune preuve de sa mission hospitalière, et qui, de plus, a tenté de se soustraire au contrôle.

CHAPITRE V

L' « Elektra »

Le 18 mars 1916, dans le nord de l'Adriatique, une torpille lancée par un sous-marin français atteignait le navire-hôpital autrichien « Elektra », l'endommageant fortement, tuant deux hommes de l'équipage, et en blessant trois. La Croix-Rouge autrichienne, dans sa protestation, fit remarquer que l'« Elektra » ne fut pas sommé de s'arrêter, et qu'il était muni des signes distinctifs prévus par la convention du 18 octobre 1907 (1).

L'amiral Lacaze, ministre de la Marine française, ordonna une enquête sur ce regrettable incident, et fournit les explications suivantes :

« Lorsque le commandant du sous-marin a aperçu, au jour dit, un bâtiment dont la silhouette correspondait à celle de l'un des transports de troupes précédemment signalés, il s'est mis en position d'attaque et a soigneusement examiné ce bâtiment. Pour être sûr d'éviter toute erreur de sa part, il eut le soin d'appeler son officier en second, et de lui faire examiner ce navire, au

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n° 186, avril 1916, p. 178 à 180.

moyen du deuxième périscope. Les deux officiers du sous-marin n'ayant relevé aucune marque particulière (je suppose que cela est dû à des circonstances de visibilité défectueuses telles qu'il s'en présente souvent à la mer), le commandant s'est décidé à envoyer une torpille.

« Il a alors fait le tour du bâtiment pour lui lancer une deuxième torpille. Après ce changement de route, l'éclairage étant sans doute plus favorable, le commandant crut s'apercevoir que le navire portait les marques de bâtiment-hospitalier, sans cependant qu'il pût en acquérir la certitude. Dans le doute, il s'abstint de lancer cette deuxième torpille, qui eût certainement achevé le navire. Des renseignements recueillis dans la suite il est résulté la certitude que le bâtiment en cause était l'« Elektra ».

« Nul plus que moi ne déplore ce fâcheux incident, mais je ne puis que l'attribuer à des circonstances malheureuses de temps, d'éclairage et de visibilité, susceptibles de se produire en cours de navigation, et non point à une négligence du commandant du sous-marin, ou à une violation voulue des conventions humanitaires admises par nous » (1).

Ces explications suffisent à montrer la bonne foi de l'officier de marine français. Mais la Croix-Rouge autri-

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n^o 187, juillet 1916, p. 276 et suiv.

chienne ne se contenta pas des regrets de la France : elle contesta les faits, et réclama une indemnisation pour les dégâts occasionnés par le torpillage de l'« Elektra ». M. le marquis de Vogüé, président du Comité central de la Croix-Rouge française, répondit à M. Gustave Ador, président du Comité International de la Croix-Rouge de Genève, qu'il n'appartenait plus à la Croix-Rouge française d'élucider les contradictions entre les témoignages recueillis par les autorités respectives, et qu'il était du ressort exclusif des Gouvernements de régler directement entre eux, s'ils le jugeaient bon, la question des indemnisations éventuelles. Le Comité International de la Croix-Rouge envoya cette réponse au Comité central de Vienne, en appuyant la manière de voir de la Croix-Rouge française (1).

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n° 188, octobre 1916, p. 390.

CHAPITRE VI

Le « Portugal »

Le « Portugal », appartenant à la Compagnie française des Messageries maritimes, était arrivé à Odessa, avec sa cargaison, le 15 septembre 1914; il se trouvait encore dans ce port lors de la première agression turque, qui devait entraîner l'Empire ottoman dans la guerre européenne: des torpilleurs turcs bombardèrent Odessa le 29 octobre 1914, et deux personnes furent tuées à bord du « Portugal ».

Ne pouvant rentrer en France, le « Portugal » fut mis, par l'Etat français, à la disposition du ministère de la Marine russe. Celui-ci, à son tour, le remit à la Croix-Rouge russe, qui voulait créer des vaisseaux-hôpitaux. Le « Portugal » fut alors transformé, peint en blanc, avec une grande bande rouge sur toute sa longueur; ses cheminées reçurent de grandes croix rouges, et, la nuit, les lampes électriques, placées au mât, formaient croix.

Le 4 novembre 1915, le président de la Croix-Rouge russe informait le ministère des Affaires étrangères que

les travaux de transformation du « Portugal » et de l'« Equateur », autre navire des Messageries maritimes, étaient achevés, et le priaît de porter ce fait à la connaissance des Gouvernements bulgare et turc. Le Comité International de la Croix-Rouge fut chargé d'adresser la même communication à la Croix-Rouge bulgare et au Croissant-Rouge (1). Le « Portugal », ainsi dûment accrédité comme navire-hôpital, commença son service en février 1916. On s'aperçut vite que les chaloupes de débarquement des blessés ne pouvaient pas, à cause du peu de profondeur des eaux, aborder au rivage et que les malades devaient subir un second transbordement qui augmentait inutilement leurs souffrances. On munit alors le « Portugal » de trois barques d'abordage à fond plat, ainsi que d'un remorqueur à vapeur; ceux-ci, à cause de leurs dimensions, ne pouvaient être hissés à bord; et furent pris par le « Portugal » à la remorque. Un drapeau de la Croix-Rouge, d'un mètre carré, fut hissé sur la chaloupe à vapeur (2).

Toutes les mesures nécessaires paraissaient donc prises pour mettre le nouveau navire hôpital à l'abri d'une agression. Or, le 30 mars 1916 (17 mars du calendrier russe), le « Portugal » fut coulé d'un coup de torpille

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n° 185, janvier 1916, p. 36.

(2) Détails fournis par un document publié, au sujet du torpillage du « Portugal », par la « Commission extraordinaire d'enquête instituée par ordre de l'Empereur de Russie »; *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n° 188, octobre 1916, p. 393.

par un sous-marin turc, au large de Fatich; ce fut le premier navire-hôpital détruit au cours de la guerre de 1914-1918.

Voici dans quelles circonstances se produisit cet événement tragique, d'après les déclarations faites par M. Léon Duvat, capitaine au long-cours commandant le « Portugal », et dont procès-verbal fut dressé par M. Edde, vice-consul de France à Batoum (1) :

Vers 7 heures 15 du matin, le « Portugal » dut stopper à un mille et demi de la pointe de Fidjié: une de ses barques d'abordage avait été remplie d'eau par un coup de tangage. on s'occupait de pomper l'eau, lorsqu'un périscope fut aperçu à environ 30 mètres par babord; à cette nouvelle, un certain nombre de marins et de sanitaires se précipitèrent sur le pont avec leurs ceintures de sauvetage; M. Duvat les exhorta au calme. « En agissant ainsi, » dit-il », je désirais montrer au sous-marin que nous nous préparions nullement à une agression de sa part, entièrement confiants que nous étions dans sa probité et dans son honneur de belligérant, ne pouvant qu'observer les règlements de la convention de Genève, sous la protection de laquelle nous étions placés, et dont lui-même, ennemi, avait régulièrement reconnu le « Portugal » comme bénéficiaire. J'interdis même au timonier de faire aucun signal au torpilleur russe qui se dirigeait sur nous à ce moment et que le sous-marin avait certai-

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n°187, juillet 1916, p. 286 et suiv.

nement aperçu, ne voulant pas être suspecté de faire un acte quelconque de belligérant. J'avais compté sur leur honneur de marins, de soldats ! Ils répondirent par l'acte le plus criminel, le plus abject ! »

A ce moment en effet, une torpille atteignait et sectionnait le « Portugal », qui sombra en une minute. Le sous-marin ennemi, attaqué par le torpilleur russe « Smetlion », parvint à s'enfuir. Le « Smetlion », la chaloupe à vapeur du « Portugal » et une vedette à vapeur venue sur les lieux, tentèrent avec beaucoup de dévouement le sauvetage des naufragés ; ils parvinrent à recueillir 158 personnes, sur les 273 qui se trouvaient à bord du « Portugal ». Parmi les 115 victimes se trouvaient le comte Tatischeff, délégué de la Croix-Rouge sur le bâtiment, 14 religieuses, un officier (M. Georgettes) et 19 hommes du détachement français du navire-hôpital.

M. Duvat insista sur ce fait que le « Portugal » n'était pas armé et n'avait à bord, en plus des équipages français et russe, que du personnel sanitaire et une ambulance de campagne de la Croix-Rouge, se rendant au front.

Le Gouvernement ottoman ouvrit, de son côté, une enquête. Le rapport officiel sur la destruction du « Portugal » fut, à la date du 18 avril 1916, communiqué par le Croissant Rouge au comité International de la Croix-Rouge (1). Les Turcs prétendaient avoir coulé,

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge* 47^e année, n° 187, juillet 1916, p. 280 et suiv.

non un navire-hôpital, mais un transport; ce navire, d'après eux, avait en poupe le pavillon de commerce russe, et ne portait nulle part le signe de la Croix-Rouge; sur son pont se trouvaient massés un grand nombre d'hommes et il avait à sa remorque plusieurs embarcations « amplement chargées d'équipages » Les officiers du sous-marin turc, jugeant que ce navire était un transport russe en train de débarquer des troupes et des munitions, lui firent envoyer une torpille; le rapport ajoute: « La détonation de la torpille fut immédiatement suivie d'une explosion accompagnée d'un grondement provoqué bien certainement par une grande quantité d'explosifs que le navire devait avoir à bord »

Les deux derniers arguments du rapport, tendant à prouver que le navire torpillé était un transport, ne pourraient suffire à convaincre les personnes les plus crédules: ainsi, quand l'on voit un grand nombre d'hommes sur le pont d'un navire ou sur ses embarcations, il faut en conclure qu'il est un transport et non un navire-hôpital! Et si ce navire, atteint par une torpille, fait explosion, cela prouve assurément qu'il portait des munitions! Avec de tels raisonnements, les navires-hôpitaux risqueraient tous d'être attaqués, et il eût été bien inutile de s'occuper d'eux dans les conférences internationales.

Le premier argument, d'après lequel le « Portugal » n'aurait pas été muni des signes distinctifs exigés par l'article 5 de la convention de 1907, serait plus sérieux

s'il correspondait à la réalité; mais nous verrons plus loin ce qu'il convient d'en penser:

Le 5 juin 1916, M. le baron Spiegelfeld, président de la Commission des prisonniers de la Croix-Rouge autrichienne, écrivit à la Croix-Rouge russe, lui proposant de chercher un terrain d'entente pour élucider la question du « Portugal » (1); il proposait de porter cette question devant une commission mixte; il ajoutait: « Il se présente, néanmoins, maintes difficultés. En première ligne il me semble exclu que les Croix-Rouges puissent agir comme arbitres dans une question d'ordre purement militaire. Nous devrions donc nous adresser à nos gouvernements respectifs. Ceux-ci, d'accord avec le gouvernement ottoman, devraient s'entendre sur le choix d'arbitres neutres, par exemple suédois et danois. Or, il est douteux que ce tribunal puisse accomplir sa mission pendant la durée de la guerre et il est à craindre que ce ne soit qu'au-delà de la durée de celle-ci que nous apprenions le verdict définitif.

« Cela ne répond pas à notre intérêt commun.

« C'est pourquoi je pense que les Croix-Rouges intéressées pourraient s'accorder sur les points suivants:

1. — Les cinq Sociétés s'engagent à demander, sans délai, à leurs gouvernements de faire établir le plus tôt possible, par un tribunal arbitral neutre, si le fait du

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n^o 188, octobre 1916, p. 390 et suiv.

torpillage du navire « Portugal » par un sous-marin turc constitue ou non une violation de la convention de La Haye du 18 octobre 1907, relative à l'adaptation, à la guerre maritime, des principes de la convention de Genève.

2. — Les Sociétés de la Croix-Rouge d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie et du Croissant-Rouge déclarent, *dès maintenant*, que si, d'après la sentence du tribunal d'arbitrage, une telle violation a eu lieu, ils la déplorent et la blâment ouvertement.

3. — La Société de la Croix-Rouge russe accepte les déclarations art. 2 et n'oppose plus de difficultés à la constitution immédiate de la commission mixte ».

Mais la Croix-Rouge russe n'accepta pas la proposition du baron Spiegelfeld; elle avait les moyens d'établir, à elle seule, la vérité sur la situation du « Portugal ». Dans une lettre du 29 septembre 1916, adressée au comité international de la Croix-Rouge, M. Czamanski, secrétaire général de la Société de la Croix-Rouge de Russie, établit, point par point, l'inanité des arguments de la Commission d'enquête nommée par le gouvernement ottoman (1) : relativement à la présence, supposée insolite, d'un grand nombre de personnes sur le pont du « Portugal », il fut répondu que ces personnes étaient des infirmières et des infirmiers. Quant aux barques que les

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n^o 189, janvier 1917, p. 23 et suiv.

Turcs avaient vues à la remorque du « Portugal » et prétendaient destinées à un débarquement, c'étaient les trois barques à fond plat et le canot à vapeur utilisés pour transporter les blessés du rivage au navire-hôpital, et ne portant que 18 hommes.

L'explosion, attribuée par le Croissant-Rouge à des matières explosives, était en réalité une explosion des chaudières du navire-hôpital.

Restait la question de savoir si le « Portugal » était muni des signes exigés par l'article 5 de la convention de 1907. La Croix-Rouge russe fit cesser toute controverse à ce sujet en envoyant au Comité International de la Croix-Rouge une photographie représentant le « Portugal » tel qu'il avait été depuis le moment de sa réorganisation en navire-hôpital jusqu'au moment de son torpillage. Cette photographie avait été publiée par la commission extraordinaire d'enquête présidée par M. le sénateur Krivotzoff dans le fascicule de ses travaux consacré spécialement au torpillage du « Portugal ».

Les preuves fournies par la Croix-Rouge russe étaient décisives ; aussi le Croissant-Rouge ne répondit-il pas. Nous nous trouvons donc, dans l'affaire du « Portugal », en présence d'une violation de la convention du 18 octobre 1907, en présence d'un crime commis, sans la moindre excuse, contre un bâtiment hospitalier.

CHAPITRE VII

Le « Vperiod »

Le 8 juillet 1916 (25 juin du calendrier russe), le navire-hôpital « Vperiod », de la Croix-Rouge russe, fut coulé, vers 9 heures du matin, près du village de Vitsé, à 32 lieues de Batoum. Sur les 67 personnes formant l'équipage et le personnel sanitaire du bâtiment, il n'y eut heureusement qu'un nombre assez peu élevé de victimes : 7 personnes périrent sur le champ, parmi lesquelles le contre-amiral en retraite Alfred Wilhelms, commandant le navire ; il y eut 8 blessés, dont l'un succomba peu après. De nombreux sauvetages furent effectués grâce à l'héroïsme de l'équipage et à l'arrivée de plusieurs navires venus de Batoum.

Comment le « Vperiod » avait-il été coulé ? Le Croissant-Rouge se défendit d'avoir attaqué un navire-hôpital, par un télégramme du 22 juillet 1916, puis par une lettre du 24, adressés l'un et l'autre au comité International (1). D'après le Croissant Rouge, un sous-marin turc aurait

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 47^e année, n° 188, octobre 1916, p. 396 et suiv.

torpillé un navire russe le 8 juillet, entre 8 et 9 heures du matin ; mais ce navire n'aurait porté aucun des signes prévus par la convention de 1907 pour les navires-hôpitaux ; en outre, il aurait jaugé 3000 tonnes, alors que le « Vperiod » n'était qu'un navire de 800 tonnes. La flotte turque aurait donc été, d'après le Croissant-Rouge, absolument étrangère à la destruction du « Vperiod », qui aurait sans doute coulé en heurtant une mine.

Toute différente fut la version donnée par la Croix-Rouge russe dans sa lettre du 26 juillet 1916 (1) puis par la commission extraordinaire d'enquête instituée par ordre de l'Empereur de Russie (2). La Russie montra d'abord comment le « Vperiod », qui avait remplacé le « Portugal » sur la mer Noire, s'était conformé aux règles de la Convention de la Haye ; il avait été l'objet d'une notification aux Gouvernements ennemis ; inauguré le 8 mai 1916, dans le port de Batoum, il fut muni des signes distinctifs prévus par l'article 5 de la convention du 18 octobre 1907.

Quant à l'engin qui détruisit le « Vperiod », la Russie affirme que ce fut, non pas une mine, mais une torpille lancée par un sous-marin. Voici comment le rapport de la commission extraordinaire d'enquête relate l'événement :

« Il était neuf heures du matin... Il se trouvait alors

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge* 47^e année, n° 488, octobre 1916, p. 397 ; (2) 48^e année, n° 190, avril 1917, p. 160 et suiv.

sur la passerelle le capitaine M. Petroff et deux signaleurs de quart, l'un deux occupant la droite du pont, la face tournée vers le large. Cet homme, nommé Galouchko, aperçut avant les autres une torpille qui se rapprochait avec rapidité du navire venant du large par tribord, et s'empressa d'en prévenir le capitaine qui se trouvait à ses côtés. Celui-ci, ayant découvert l'engin presque au même moment, s'écria : » Une mine, larguez les chaloupes, mettez vos ceintures et sauvez-vous ! » A part le capitaine Petroff et le signaleur Galouchko qui observaient la surface, postés sur la passerelle, la torpille était aperçue vers cet instant, à neuf heures du matin, par le délégué M. Krijanovsky, le major Nevtonoff et le capitaine en second M. Kovalenko se trouvant sur la feugue, ainsi que par l'aide du capitaine M. Nikitine qui s'acheminait vers eux à ce même instant. Ces témoins ont déposé que, d'une façon tout inattendue, ils avaient vu à tribord un sillon d'un blanc éclatant qui approchait avec vitesse du paquebot et qu'ils prirent au début pour un dauphin, car une profusion de ces mammifères poursuivaient depuis longtemps le vapeur et bondissaient dans les flots justement à tribord. Ce n'est qu'un moment après que tout le monde comprit que l'objet qui avançait était une mine. Tous ceux qui observaient sa marche purent remarquer qu'elle avait la silhouette d'un cigare et était munie d'une saillie peinte en rouge, ainsi que de pièces métalliques étincelant au soleil et d'une hélice qui tournait avec force à l'extrémité postérieure.

«.... D'après la déclaration du signaleur Galouchko, faite par-devant le général-major Semachko, membre de la commission d'enquête extraordinaire, lors de son interrogatoire dans la ville de Batoum, ce témoin avait aperçu à tribord, à une distance de 450 mètres du navire, un objet qui venait du large et qu'il prit tout d'abord pour un canard. Mais, ayant pris une jumelle et examiné la chose, il découvrit le périscope d'un submersible ainsi qu'une mine qui se dirigeait vers le paquebot, la partie antérieure peinte en rouge. Au dire des mécaniciens, MM. Tchevganoff et Makaroff, après la catastrophe, ces témoins descendus à terre virent avec leur jumelle l'appareil de vision et même les contours d'un sous-marin qui évoluait à une certaine profondeur, non loin des lieux où le « Vperiod » avait disparu, voulant évidemment établir le résultat des qualités destructives de l'engin qu'il venait de lancer.

« Le capitaine Rimsky-Korsakoff et le sous officier André Batistcheff, aussitôt après la disparition du « Vperiod », s'étant élevés exactement à 9 heures 22 minutes du matin sur leur hydravion, survolèrent les lieux du naufrage, et en vertu de l'ordre qui leur était donné de rechercher le submersible, décrivirent un cercle. Puis, ayant vu des torpilleurs arrivés de Batoum, ils allèrent à leur rencontre, virant vers le nord. Alors, à une distance de 6 à 8 milles de la côte, Batistcheff découvrit un sillage sur lequel il attira l'attention de son capitaine ; et, comme l'aspect de ce sillage laisser supposer la présence

d'un sous-marin, on y lança une bombe. Huit ou dix minutes après, ces témoins aperçurent distinctement le submersible et l'attaquèrent à nouveau, lâchant deux autres projectiles. La première fois, le sous-marin tenant cap au sud-ouest la seconde au nord-ouest ».

Suivaient les dépositions de témoins, confirmant ce récit. Au rapport était jointe une illustration montrant le « Vperiod », avec la bande de peinture blanche prévue par la convention et le drapeau de la Croix-Rouge arboré au mât.

Ces diverses preuves seraient déjà de nature à montrer l'exactitude des allégations russes. De plus, dans ce cas comme dans celui du « Portugal », le Croissant-Rouge, après avoir cherché à disculper la marine ottomane, dut finalement renoncer à la discussion devant les précisions données par la Croix-Rouge russe. Devant ce silence, ajouté aux autres preuves, tout spectateur impartial a la certitude du crime commis par les marins turco-allemands de Constantinople. On ne peut que s'associer à la conclusion de la Commission extraordinaire d'enquête sur le torpillage du « Vperiod » :

« L'enquête a élucidé avec une netteté et une évidence incontestables que ce bâtiment a été torpillé par une mine lancée d'un sous-marin ennemi, ainsi que l'a été le « Portugal », non loin des lieux où celui-ci avait disparu. Une fois de plus, l'adversaire a prouvé au monde entier que les statuts de la convention de Genève sont pour lui lettre morte ; il ne reconnaît plus qu'une seule chose,

c'est de repousser les lois de la guerre, ainsi que les principes humanitaires et les traités ayant pour but de préserver la vie des paisibles citoyens, et ne vise qu'à porter atteinte et frapper de mort l'œuvre de la miséricorde qui se trouve sous la protection de la croix, symbole chrétien du salut et de la paix. »

CHAPITRE VIII

Le « Britannic » et le « Braemar Castle »

Deux navires-hôpitaux anglais furent coulés dans la mer Egée: le « Britannic », le 21 novembre 1916; et le « Braemar-Castle », le 24 novembre. La destruction du second de ces navires ne causa aucune victime, mais 31 personnes succombèrent dans la catastrophe du « Britannic ».

La Croix-Rouge britannique envoya, au sujet de ces événements, une protestation, datée du 5 décembre 1916, au Comité International de la Croix-Rouge. Elle fut appuyée par des lettres de la Croix-Rouge italienne (29 décembre 1916), de la Croix-Rouge portugaise (10 janvier 1917), de la Croix-Rouge belge (17 janvier), de la Croix-Rouge roumaine (24 janvier), et par un télégramme de la Croix-Rouge russe (6 février).

Le comité international transmet à Berlin la protestation britannique le 30 janvier 1917. Par une lettre du 19 février, la Croix Rouge allemande répondit que les deux navires-hôpitaux anglais n'avaient pas été attaqués par des sous-marins, mais avaient heurté des mines (1).

Les documents concernant la destruction du « Britannic » et du « Braemar Castle » furent d'ailleurs peu nombreux. Il est difficile de dire, d'une façon certaine, à quelle cause sont dues ces catastrophes.

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 190, avril 1917 p. 185 et suiv.

CHAPITRE IX

La Note allemande du 29 janvier 1917.

Le 29 janvier 1917 marque une date importante dans l'histoire des agressions contre les navires-hôpitaux. Jusqu'alors, ces agressions, bien que trop nombreuses pour être l'effet du seul hasard, avaient eu un caractère isolé. Elles vont maintenant devenir systématiques.

Depuis un certain temps déjà, le gouvernement de Berlin répandait le bruit que les navires-hôpitaux anglais étaient employés contrairement aux règles du droit des gens. C'est ainsi que, le 12 novembre 1915, une dépêche allemande déclara que 70 transports anglais, se rendant dans les eaux grecques, avaient traversé le détroit de Gibraltar, pesamment chargés et peints comme des navires-hôpitaux, et que des pavillons de la Croix-Rouge servaient à assurer la sécurité des transports destinés à Salonique.

Mais la Grande-Bretagne a toujours protesté contre de semblables allégations. Le 14 novembre 1915, l'Amirauté britannique communiqua à la presse la Note suivante : « La radiotélégraphie allemande du 12 novembre déclare que les bateaux-hôpitaux anglais seraient employés pour le transport des troupes, des munitions et d'autre matériel de guerre. Cela est absolument faux. Les bateaux-hôpitaux anglais ont toujours été et seront

toujours employés aux conditions établies par les conventions de Genève et de La Haye » (1).

Le 22 du même mois, nouvelle Note de l'Amirauté ainsi conçue : « La répétition constante, dans les messages sans fil de presse allemands, de mensonges concernant les navires-hôpitaux anglais oblige à un nouveau démenti catégorique. Il y a quarante-deux navires-hôpitaux anglais faisant la navigation de la Méditerranée aller et retour, et non soixante-dix comme il a été dit. Aucun navire-hôpital n'a porté d'autres personnes que des malades et blessés, des infirmières, le personnel médical et les approvisionnements de médecine. Tous ont leurs ballasts pleins pour donner toute sécurité et bien-être, mais ils ne sont pas très chargés ; au contraire, ils sont généralement de plusieurs pieds au-dessus de leur tirant d'eau. Tous sont toujours peints suivant les règles de la convention de Genève, et dûment notifiés aux belligérants. Aucun aménagement temporaire, tel que ceux qui ont été supposés, n'existe. Toutes les informations et insinuations sont absolument fausses. La Grande-Bretagne est strictement restée fidèle aux conventions de Genève et de La Haye. Les expériences antérieures amènent à penser que ces séries de mensonges annoncent des attaques contre les navires-hôpitaux anglais par les sous-marins allemands » (2).

(1) Le « *Times* » du 15 novembre 1915, p. 6.

(2) Le « *Times* » du 22 novembre 1915, p. 7.

Enfin, le 6 décembre 1915, l'Amirauté publia le communiqué suivant, spécialement relatif au « Mauretania » : « A la suite des allégations récentes lancées par des radiotélégrammes allemands, disant que des bâtiments-hôpitaux anglais étaient employés contrairement à leur usage, le bateau-hôpital « Mauretania » a été inspecté à Naples par les consuls d'Amérique, du Danemark et de Suisse, qui ont signé conjointement une déclaration par laquelle ils reconnaissent qu'aucun combattant, qu'aucune fourniture militaire ne se trouvaient à bord de ce bateau (1).

Le Gouvernement britannique avait donc compris où l'Allemagne en voulait venir, par ses continuelles insinuations. Mais il fut impossible de conjurer le malheur. A la date du 29 janvier 1917, le Gouvernement allemand faisait remettre une Note aux Gouvernements de France et de Grande-Bretagne par l'intermédiaire des ambassadeurs des Etats-Unis d'Amérique et d'Espagne ; il annonçait, dans cette note, l'intention d'attaquer et de couler sans avertissement ni distinction tous les bâtiments-hospitaliers qui sortiraient d'une zone déterminée dans la Manche et la mer du Nord. Cette Note était conçue dans les termes suivants (2) :

« Depuis longtemps les gouvernements ennemis, et en particulier le gouvernement britannique, n'ont pas utilisé

(1) Le « *Times* » du 6 décembre 1915, p. 8.

(2) *Revue générale de Droit International Public*, 24^e année, n° 6, novembre-décembre 1917, p. 469 et suiv.

leurs navires-hôpitaux dans le seul but de venir en aide aux blessés, malades et naufragés, mais ils s'en sont servis dans des buts militaires, violant ainsi les conventions de La Haye concernant l'adaptation de la convention de Genève à la guerre navale. Ces circonstances avaient déjà laissé soupçonner que le gouvernement britannique, pendant la campagne dans la presqu'île de Gallipoli, avait déclaré aux puissances centrales un nombre de navires-hôpitaux hors de proportion avec ce qui pouvait possiblement être utilisé dans le but exclusif de porter aide et assistance aux malades et aux blessés ; c'est ainsi que, pendant l'année 1915 seule, pas moins de 59 navires ont été désignés par lui comme navires-hôpitaux, alors que depuis le commencement de la guerre 40 bâtiments avaient été déjà déclarés à cet effet. Le gouvernement ottoman a donc, après l'issue victorieuse de la campagne de Gallipoli, saisi les neutres d'une protestation contre l'emploi par les commandants anglais des navires-hôpitaux en Méditerranée orientale au transport des troupes et des approvisionnements. Il faut ajouter que le gouvernement britannique n'a pas, comme il est d'usage, désigné une fois pour toutes, les navires qui pendant la durée de la guerre devaient servir de navires-hôpitaux. Mais, à plusieurs reprises, le même navire qui se trouvait sur la liste des navires-hôpitaux en était bientôt rayé, de sorte qu'il était à peine possible au gouvernement allemand de donner en temps voulu à ses forces navales les instructions néces-

saïres. Par exemple, le vapeur « Kopenhagen », qui devait servir de transport de troupes au gouvernement britannique, a été, suivant Note verbale de l'ambassadeur des États-Unis en date du 14 octobre 1914, déclaré navire-hôpital, mais le 6 février 1915 il était de nouveau rayé de la liste ; le 1^{er} janvier 1916 il y était réintégré et était de nouveau rayé le 4 mars 1916. Cette façon de procéder donnait l'impression que ces variations dans la situation du navire étaient motivées d'après l'emploi que l'on voulait en faire, ce qui permettait de donner au navire un caractère pacifique ou belliqueux.

« Le gouvernement allemand savait déjà depuis 1915, d'après des renseignements dignes de foi, que les navires-hôpitaux anglais dans la Manche servant au transport des blessés anglais, de la frontière franco-belge, des ports français aux ports anglais étaient, dans leurs voyages d'Angleterre en France, exceptionnellement chargés, tandis que leur chargement était normal dans le voyage de retour. Certains observateurs, et en particulier des commandants d'unités, ont conclu de ce fait que les navires dans leurs voyages vers la France étaient utilisés au transport de munitions sous le couvert illicite de la Croix-Rouge. Cette supposition a été confirmée par une série de témoignages. Des soldats anglais ont souvent avoué l'emploi des navires-hôpitaux dans ce but. Un sergent français a raconté à un prisonnier allemand qu'il avait remarqué que souvent à Marseille les munitions arrivaient de nuit par automobile et étaient

chargées sur le navire-hôpital « La France ». Des marins anglais ont raconté, d'après la déclaration sous serment d'un neutre digne de foi, que du côté anglais le transport de munitions en France se faisait fréquemment par les navires-hôpitaux. Enfin, il y a le témoignage sous serment de témoins oculaires, qui déclarent avoir vu des munitions embarquées à bord de navires-hôpitaux. La plus grave infraction à la Convention de La Haye résulte pour le gouvernement français et pour le gouvernement anglais d'avoir en de nombreux cas utilisé les navires-hôpitaux au transport des troupes. Abstraction faite que des officiers supérieurs ont voyagé à bord des navires-hôpitaux, il résulte encore de témoignages dignes de foi que des aménagements existaient pour le transport de détachements. Dans la Manche, le transport des troupes à bord des navires-hôpitaux était devenu une habitude. Il est prouvé en outre que ces navires possédaient un armement. Les renseignements ainsi obtenus par des combattants et par des témoignages ne constituent qu'une faible partie des preuves matérielles que possède le gouvernement allemand. Il n'a pas été possible d'appuyer ces témoignages du nom de leurs auteurs, car ces personnes, étant généralement sous le contrôle de l'ennemi, seraient exposées à des représailles.

« En tout cas, il n'y a pas de doute pour le gouvernement allemand que les gouvernements ennemis ont manqué de la façon la plus flagrante aux conventions

de La Haye concernant l'application de la convention de Genève.

« En conséquence de la violation des conventions par l'ennemi, le gouvernement allemand serait fondé également à s'affranchir de ses obligations. Toutefois, pour des raisons d'humanité, il veut encore y renoncer, mais il ne saurait plus longtemps admettre que le gouvernement britannique continue à transporter sur le théâtre de la guerre ses troupes et ses munitions sous le couvert de la Croix-Rouge. Il déclare dès maintenant qu'il ne tolérera la présence d'aucun bâtiment-hôpital ennemi dans les limites comprises entre la ligne Flamborough Head et Terschelling d'une part, et Ouessant et Lands' End d'autre part. Si, après expiration des délais, des navires-hôpitaux sont encore rencontrés dans ces limites, ils seront considérés comme transports de guerre et seront attaqués sans avertissement.

« Le gouvernement allemand se croit d'autant plus autorisé à prendre ces mesures que la voie de l'Ouest et du Sud de la France à la côte Ouest anglaise reste libre pour les navires-hôpitaux ennemis, et qu'elle peut être utilisée au transport des blessés anglais dans leur pays et que, comme par le passé, ils n'en seront pas empêchés ».

Des rapports et des témoignages étaient annexés à cette Note. L'Allemagne a indiqué pour quelle raison elle taisait les noms des témoins. Mais que peuvent prouver des témoignages anonymes ? Absolument rien.

Ils peuvent avoir été forgés par le gouvernement qui avait besoin de les produire. Il est d'ailleurs à remarquer que, si parfois la Note allemande invoque des témoignages, le plus souvent elle se contente d'affirmer : « Le gouvernement allemand savait... Il est prouvé... »



Par la suite, l'Allemagne chercha des témoignages. Elle répandit dans la presse la déclaration sous serment du chanteur autrichien Albert Messany, qui, interné à Malte lorsque la guerre éclata, revint en Angleterre, en novembre 1916, pour cause de maladie, à bord du navire-hôpital anglais « Britannic », où, selon le dire du témoin, se seraient trouvés 2.500 soldats anglais valides. Cette

accusation émanant d'un seul témoin et rendue suspecte par la nationalité même de ce témoin, fut l'objet d'un démenti formel de l'Amirauté britannique.

Le 23 juillet, l'Allemagne produisit un nouveau témoignage. Un radiotélégramme de Nauén prétendait qu'un soldat allemand, revenu de France, avait constaté à Calais, à plusieurs reprises, l'emploi de navires-hôpitaux comme transports de troupes. Par une note du 25 juillet 1917, le gouvernement français déclara que cette assertion était mensongère.

On voit combien sont fragiles les prétendues preuves invoquées par l'Allemagne. Mais une autre remarque s'impose : en supposant fondées les accusations dont la France et l'Angleterre étaient l'objet, l'Allemagne avait un moyen fort simple d'exercer son contrôle, et, au besoin, de sévir : elle n'avait qu'à se conformer à l'article 4 (alinéa 5) de la convention de 1907, qui donne à tout belligérant le droit de contrôle et de visite sur les navires hôpitaux de son adversaire. Il est inconcevable qu'un Etat stigmatise de prétendues supercherie de ses adversaires alors qu'il a un moyen légal, simple et pratique de les déjouer. Il est non moins extraordinaire qu'un Etat prétende, par sa seule volonté, modifier une convention internationale et se dicter à lui-même son droit.

Il est vrai que l'Allemagne invoqua précisément cet article 4 (alinéa 5), qui permet encore à un belligérant, rencontrant un navire-hôpital, de lui imposer une direc-

tion déterminée, s'il y a lieu. L'Allemagne, en interdisant aux navires-hôpitaux toute la Manche et la partie occidentale de la mer du Nord, leur imposait une direction déterminée.

En raisonnant ainsi, l'Allemagne faussait le sens de la convention de La Haye. Celle-ci permet seulement à l'ennemi qui rencontre un bâtiment hospitalier de lui imposer, dans l'intérêt du secret des opérations navales, une direction déterminée. Mais on ne peut, par une prescription générale, suppléer à cet avertissement, qui doit être renouvelé dans chaque cas particulier. Un navire-hôpital jouit de l'immunité précisément parce qu'il est appelé à traverser les zones de guerre. Lui interdire de les traverser, n'est-ce pas méconnaître le privilège dont il bénéficie de par les conventions ? Celles-ci ont simplement voulu, dans certains cas graves et exceptionnels, permettre aux belligérants d'éloigner, dans l'intérêt de leurs opérations et pour que leur tir ne se trouve pas entravé, les navires-hôpitaux de la zone de bataille. On ne peut aller du particulier au général et faire d'une exception une réglementation permanente.

Le 31 janvier 1917, l'Allemagne fit en outre savoir que, d'une manière générale, à partir du 1^{er} février, elle s'opposerait sans autre notification et par tous les moyens à tout trafic maritime dans les eaux autour de la Grande-Bretagne, de la France et de l'Italie et dans la Méditerranée orientale ; en Méditerranée, une bande, large de 20 milles marins, était toutefois laissée libre

aux alentours de la Grèce pour permettre à ce pays, alors neutre, de correspondre avec la partie de la haute mer restée ouverte à la navigation. Par une Note du même jour, l'Autriche-Hongrie manifesta l'intention d'agir de même vis-à-vis des navires ennemis ou neutres, en visant expressément les bâtiments hospitaliers : « Comme dans les autres mers », disait-elle, » les puissances ennemies ont fait torpiller aussi dans l'Adriatique, sans avertissement préalable, des navires-hôpitaux. L'Autriche-Hongrie et ses alliés employeront désormais la même méthode ».

L'affirmation autrichienne ne manque pas d'audace. Un seul torpillage, celui de « l'Elektra », eut lieu dans l'Adriatique, de la part des sous-marins de l'Entente ; encore la culpabilité des auteurs de ce torpillage ne fut-elle nullement prouvée. Mais comment l'Autriche-Hongrie peut-elle parler des « autres mers », dans lesquelles les sous-marins de la France ou de ses alliés n'ont, pas une seule fois, attaqué un navire-hôpital ? L'Autriche-Hongrie invoquait donc un cas isolé pour se délier des obligations de la convention de 1907.

CHAPITRE X

Protestations et Représailles

Le gouvernement britannique, qui avait été particulièrement visé dans la Note allemande du 29 janvier 1917, risposta, dès le 1^{er} février 1917, par le communiqué officiel suivant (1) : « Le gouvernement allemand annonce qu'il a des preuves concluantes que, dans différentes circonstances, les navires-hôpitaux ennemis ont été souvent utilisés pour le transport de munitions et de troupes. Il déclare aussi qu'il a soumis ces preuves par voie diplomatique aux gouvernements britannique et français, et notifié en même temps qu'il ne tolérerait pas plus longtemps la navigation des navires-hôpitaux, sur les routes militaires, pour les forces combattant en France et en Belgique, dans la zone limitée par une ligne tirée entre le cap Flamborough et Terschelling, et d'autre part une ligne allant d'Ouessant à Land's End. Le gouvernement de Sa Majesté n'a point reçu semblable communication du gouvernement allemand par voie diplomatique ou autre, comme il est allégué. Il dément

(1) Le « *Times* » du 1^{er} février 1917 ; le « *Temps* » du 2 février 1917, p. 2.

avec la plus grande force que des navires-hôpitaux britanniques aient été employés au transport de munitions et de troupes ou de tout autre manière contraire à la convention de La Haye pour l'adaptation des principes de la convention de Genève à la guerre maritime. D'après la convention les belligérants ont le droit de visiter les navires-hôpitaux, et le gouvernement allemand a, par suite, un excellent moyen de contrôle en cas de soupçon, moyen qu'il n'a jamais utilisé. De la déclaration du gouvernement allemand que les navires-hôpitaux ne seront pas tolérés plus longtemps dans les limites indiquées, une seule conclusion peut être tirée: c'est que l'intention du gouvernement allemand est d'ajouter encore à la longue liste de ses crimes inqualifiables contre les lois de l'humanité. Dans ces conditions, le gouvernement de Sa Majesté a demandé au gouvernement des Etats-Unis d'informer le gouvernement allemand qu'il a décidé que, si la menace est exécutée, des représailles seront immédiatement exercées par les autorités britanniques intéressées ».

De son côté, le Comité International de la Croix-Rouge protesta en ces termes (1).

Genève, 14 av'il 1917.

« Le 29 janvier 1917, le gouvernement allemand a rendu une ordonnance par laquelle, à partir de ce jour,

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 190 avril 1917 p. 140 et suiv.

tous les navires-hôpitaux portant les marques de la Croix-Rouge seraient considérés comme vaisseaux de guerre, attaqués et coulés comme tels, dans une zone déterminée de la Manche et de la mer du Nord.

« Le gouvernement allemand donne comme motif de cette mesure rigoureuse le fait que le gouvernement anglais se servirait habituellement de ses navires-hôpitaux pour le transport de troupes et de munitions, protégées ainsi par le drapeau de la Croix-Rouge. Le gouvernement allemand puise dans cette accusation le droit de se délier vis-à-vis des navires-hôpitaux du respect que les conventions de Genève et de La Haye imposent à cet égard.

« Le 20 mars 1917, un sous-marin allemand torpillait l'« Asturias », un vaisseau dont l'apparence ne laissait aucun doute sur sa destination, et qui la veille avait déposé un grand nombre de blessés et de malades. Précédemment déjà, un autre grand vaisseau-hôpital, le « Britannic », avait eu le même sort.

« Le comité international, qui a le droit et le devoir de faire respecter les principes de la Croix-Rouge et de la convention de Genève, en signalant les atteintes qui pourraient y être portées, attire la très sérieuse attention du gouvernement impérial sur la responsabilité qu'il assumerait vis-à-vis du monde civilisé en persistant dans une résolution en contradiction avec les conventions humanitaires qu'il s'est solennellement engagé à respecter.

« En torpillant des navires-hôpitaux, on s'attaque non à des combattants, mais à des êtres sans défense, à des blessés mutilés ou brisés par la mitraille, à des femmes qui se dévouent à une œuvre de secours et de charité, à des hommes qui ont pour armes non celles qui servent à ôter la vie à l'adversaire, mais celles au contraire qui peuvent la lui conserver et apporter quelque soulagement à ses souffrances.

« Tout navire-hôpital muni des signes extérieurs prévus par les conventions internationales et dont la mise en service a été régulièrement notifiée aux belligérants, est au bénéfice d'une présomption légale et doit être respecté par les belligérants.

« Ceux-ci, s'ils ont de justes motifs de craindre qu'un navire-hôpital soit partiellement affecté à des buts militaires, ont sur lui, en vertu de l'article 4 de la convention de La Haye, le droit de contrôle et de visite; ils peuvent lui imposer une direction déterminée et mettre à bord un commissaire, même le détenir, si la gravité des circonstances l'exige. Ils n'ont en aucun cas le droit de le couler et d'exposer à la mort tout le personnel hospitalier et les blessés transportés par ce navire.

« L'« Asturias » paraît avoir été torpillé sans qu'on se soit préoccupé ni de son caractère, ni de sa destination.

« Même si l'on admettait l'exactitude des faits sur lesquels l'Allemagne s'appuie pour justifier son ordon-

nance, le comité international estime que rien ne saurait excuser le torpillage d'un navire-hôpital.

« C'est pourquoi, considérant l'ordonnance du 29 janvier comme étant en désaccord avec les conventions internationales, il exprime le vœu que cette ordonnance ne soit plus appliquée à l'avenir.

« Au nom du comité international de la Croix-Rouge :

Le Président,

G. ADOR.

« *Les vices-Présidents*

« PROF. AD. D'ESPINE,

« EDOUARD NAVILLE »

On ne saurait exposer plus clairement que ne le fit le comité international le droit des navires-hôpitaux à l'immunité et le droit, dont l'Allemagne s'obstinait à ne pas user, de contrôle et de visite. Telle était la justesse de ces observations, que l'Allemagne, exaspérée, adopta une attitude nettement agressive vis-à-vis du comité international. M. von Pfuel, président de l'Association allemande de la Croix-Rouge, s'exprima en ces termes, dans sa réponse au comité (1) :

« Dans les lignes qui figurent aux pages 158 et 159 du Bulletin international d'avril 1917, le comité international prend, à notre grand regret, parti contre les mesures susmentionnées du gouvernement impérial d'une

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 191, juillet 1917, p. 263.

façon totalement unilatérale et dans des termes qui, d'après notre conception, sont complètement inconciliables avec sa position de neutre, cela avant que les circonstances qui ont motivé ces mesures lui aient été suffisamment connues. Nous voulons espérer que le comité international, lorsqu'il lui aura été prouvé que ces mesures sont justifiées, n'hésitera pas à rectifier son appréciation sus-indiquée, dans la même forme de publicité, et à prendre très catégoriquement parti contre les violations flagrantes du droit des gens, par lesquelles nos adversaires ont contraint le gouvernement impérial aux mesures qu'il n'a prises lui-même qu'à contre-cœur ».

Le comité international maintint sa protestation avec beaucoup d'énergie et de loyauté, s'exprimant ainsi (1) : « Nous repoussons calmement mais catégoriquement le reproche qui nous est fait d'avoir pris parti de façon partielle et dans des termes dépourvus de neutralité. Notre attitude est simple et claire : une ordonnance a été rendue ; comme toujours nous nous abstenons, par souci d'impartialité et désir d'éviter toute erreur matérielle, de discuter les faits ; nous raisonnons comme si ces faits étaient prouvés et les circonstances qui ont provoqué les mesures prises comme péremptoirement établies. Nous ouvrons la convention de Genève et nous

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge* 48^e année, n° 191, juillet 1917, p. 266.

examinons objectivement si cette ordonnance est en elle-même compatible avec le texte de cette convention et l'esprit que nous croyons avoir présidé à sa conclusion. Si, après examen, nous arrivons à la conviction que la mesure prise, d'où qu'elle vienne, est nettement incompatible avec les prescriptions de cette convention, nous le disons ouvertement et catégoriquement, sans nous préoccuper le moins du monde de ceux que notre appréciation atteindra. Nous n'avons naturellement pas l'outrecuidance de penser que notre jugement est infaillible, et notre interprétation des textes seule admissible. Mais, notre conviction une fois faite, nous la disons carrément. Nous repoussons absolument cette pseudo-neutralité, cette attitude veule qui consisterait à édulcorer nos appréciations et à nous abstenir de flétrir ce que notre libre examen nous a fait, en toute sincérité et en toute indépendance, reconnaître comme une violation de la Convention. Et devant une violation quelconque on ne nous empêchera pas d'exprimer vigoureusement notre indignation. Notre neutralité et notre impartialité restent entières : elles consistent uniquement à avoir une seule et même règle, rigide pour tous, et à formuler notre jugement sans aucune acception de personne, sans considérer un instant de quel côté l'acte violateur a été commis.

« La Croix-Rouge allemande est dans l'erreur en pensant que la connaissance des circonstances qui ont précédé l'ordonnance allemande du 29 janvier pourra mo-

difier notre manière de voir. Encore une fois, nous ne discutons pas les faits. Nous déclarons seulement que l'ordonnance elle-même, en dépit de tous les motifs et de tout les considérants, qui doivent la justifier aux yeux de l'Etat qui l'a prise, est contraire à la Convention de Genève. Nous avons exposé dans une étude spéciale notre point de vue juridique. Tous les faits seraient-ils abondamment prouvés que nous n'en persisterions pas moins à déclarer que la mesure comme telle est contraire à la Convention de Genève, que le moyen est mal choisi et inqualifiable en regard de ce pacte international, et que si l'Allemagne avait à se défendre contre les abus qu'elle met à la charge de ses adversaires, c'est à un autre mode de défense, compatible celui-là avec les principes de la Convention de Genève, qu'elle aurait dû recourir».

Tandis que le Comité International motivait son attitude et défendait la cause de l'humanité, le Gouvernement allemand et ses adversaires ne restaient pas inactifs. L'Allemagne s'imaginait pouvoir massacrer le personnel hospitalier et les blessés français ou anglais sans avoir à supporter les conséquences des actes qu'elle commettait; elle comprit bientôt son erreur.

A la suite d'un arrangement passé entre les Gouvernements allemand et britannique, les prisonniers de guerre allemands et anglais invalides devaient être rapatriés à certaines époques, et le gouvernement britannique, afin d'assurer le transport des prisonniers

allemands, avait décidé qu'il serait effectué par un navire-hôpital anglais. Lorsque l'Allemagne eut résolu, le 29 janvier 1917, de torpiller les navires-hôpitaux de ses adversaires, elle fit dire au Cabinet de Londres, par l'intermédiaire de l'ambassade des Etats-Unis, que « ce moyen de transport ne pourrait plus désormais être considéré comme sûr et que le transfert des prisonniers pourrait être effectué seulement soit par un des vapeurs hollandais à aubes qui avaient reçu un sauf-conduit allemand, soit par un navire-hôpital allant dans le Sud de la France, en dehors de la zone maritime dans laquelle le trafic était interdit, et de là vers la Suisse ».

Le Gouvernement anglais estima qu'il n'avait pas à faire droit à de semblables exigences: « Des commentaires sur la nature de pareilles communications ou sur la mentalité qui les inspire semblent superflues », déclara le Foreign Office dans un communiqué du 13 février 1917 (1).

Mais l'Angleterre fit plus que de résister aux exigences allemandes. Comme les marques conventionnelles et notamment l'éclairage de nuit des navires-hôpitaux devaient les désigner dorénavant non plus à la protection contractuelle, mais à la destruction préméditée de la part de l'Allemagne, la Grande-Bretagne déclara renoncer à munir les navires-hôpitaux des signes et emblèmes prévus par la Convention de La

(1) *Revue générale de Droit international public*, 24^e année, n° 6, novembre-décembre 1917, p. 475, note.

Haye du 18 octobre 1907. D'autre part, le Gouvernement britannique fit savoir à l'Allemagne, par une Note du 23 avril 1917, que les bâtiments servant au transport des blessés britanniques transporteraient en même temps des blessés allemands, de façon que les Allemands partageassent avec les autres le risque d'être attaqués par les sous-marins de leur pays ; « reste à savoir », ajoutait la note britannique, « si la politique du Gouvernement allemand pourra s'écarter de son abominable méthode par la connaissance du fait qu'une telle conduite ne peut être poursuivie qu'aux dépens des Allemands eux-mêmes ».

Dès le 26 avril, un communiqué, transmis par l'agence Wolff, répondait : « Si le Gouvernement britannique s'imagine contraindre ainsi le Gouvernement allemand à céder, il se trompe ».

La France avait également tenté de contraindre l'Allemagne à abandonner sa criminelle ligne de conduite envers les navires-hôpitaux. Le Gouvernement français fit en effet paraître le communiqué suivant, à la date du 22 avril : « Contrairement à toutes les règles du droit des gens et de l'humanité, les Allemands ont décidé et annoncé qu'ils torpilleraient les bateaux-hôpitaux sans avertissement. Dans ces conditions, le Gouvernement français a fait savoir qu'il embarquerait sur ces bateaux des prisonniers allemands ». Ce furent principalement des officiers qu'à titre de représailles

le Gouvernement français décida de mettre à bord des navires-hôpitaux (1).

De plus, des aviateurs anglais bombardèrent Fribourg-en-Brigau, en faisant savoir, par le jet de feuilles volantes, que c'était le torpillage du navire-hôpital « Asturias » qui avait provoqué cette mesure de rétorsion.

Cette question des représailles fit l'objet au Parlement anglais, le 2 mai 1917, d'un débat intéressant (2). L'archevêque de Canterbury demanda au Gouvernement de s'abstenir de représailles, pour laisser aux Allemands le triste monopole d'une conduite barbare de la guerre. Lord Curzon, au nom du Gouvernement, répondit que, l'expérience ayant été faite à trois reprises de l'efficacité des mesures de représailles pour faire cesser des pratiques inhumaines de l'Allemagne, les Gouvernements anglais et français avaient décidé le bombardement de Fribourg-en-Brigau. Le Gouvernement, sachant que le peuple anglais n'aime pas les représailles, n'y eut recours qu'à son corps défendant. Il ne s'est servi des gaz asphyxiants que comme mesure de défense et uniquement contre des ennemis qui avaient les premiers employé ce moyen. L'attaque aérienne de Fribourg-en-Brigau a pu causer la mort de femmes et d'enfants innocents; elle n'avait nullement pour but de venger les infirmières mortes dans les torpillages de

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 43^e année, n° 491, juillet 1917, page 263. — L'« *Echo de Paris* » du 24 avril 1917.

(2) Le « *Morning Post* » du 3 mai 1917.

navires-hôpitaux, mais de forcer le Gouvernement allemand à ne plus détruire d'autres bâtiments hospitaliers.

Tout en rendant hommage aux sentiments nobles et généreux qui inspiraient l'archevêque anglais, on ne peut, nous semble-t-il, qu'approuver la thèse de Lord Curzon. Lorsqu'un belligérant conduit la guerre d'une manière barbare et enfreint les règles du droit, ses adversaires ont le devoir de l'obliger, par tous les moyens, à changer sa ligne de conduite : en agissant ainsi, ils rendent service à leur patrie et à l'humanité, et évitent, à l'avenir, des maux plus graves encore.

Il devait en être ainsi en 1917. Est-ce à dire que l'Allemagne, sur-le-champ, céda devant les représailles ? Nullement ; bien au contraire, l'Allemagne répondit aux mesures franco-britanniques par des contre-représailles : des prisonniers français et anglais, officiers en majorité, furent envoyés dans des villes allemandes fréquemment bombardées, notamment à Fribourg-en-Brisgau, pour y être exposés aux bombes lancées par leurs compatriotes.

Les mesures de représailles franco-britanniques produisirent néanmoins un effet considérable. En fait, à partir de la fin de mai 1917, les torpillages de navires-hôpitaux devaient cesser pendant de longs mois. Et l'Allemagne dut entamer avec les Gouvernements de l'Entente des négociations qui seront exposées dans un des chapitres suivants.

Ajoutons que le Gouvernement britannique, soucieux d'établir son bon droit, présenta au Parlement, en novembre 1917, sous forme de livre blanc, une réfutation des allégations allemandes selon lesquelles l'Angleterre aurait utilisé des bâtiments hospitaliers pour le transport de munitions et de troupes (1). Le Gouvernement britannique s'étonne que l'Allemagne n'ait pas fait usage du droit de visite et même de rétention que lui confère l'article 4 de la Convention de La Haye, à l'exception d'un seul cas : le 23 février 1917, dans la Méditerranée, le navire-hôpital anglais « Dunluce Castle » avait été arrêté par un sous-marin allemand, et relâché après vérification de ses papiers. Puis, le livre blanc répond, point par point, aux accusations allemandes :

1. — Le nombre des navires-hôpitaux aurait été excessif pendant la campagne de Gallipoli. — Au contraire, ces vaisseaux furent insuffisants pour le transport des blessés et malades, et on dut recourir à des transports ordinaires. Ceux-ci, qui n'étaient pas au bénéfice de la Convention de Genève, ne battaient pas pavillon à croix rouge et n'avaient pas l'apparence de navires-hôpitaux.

2. — Les navires-hôpitaux auraient été désaffectés. — Or il n'y a pas de règles obligeant au maintien d'un bateau-hôpital sur la liste des notifications. Il y a eu, à la vérité, des changements et des désaffectations, mais ce

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 49^e année, n° 494, avril 1918, p. 281 et suiv.

sont les pertes causées par la guerre sous-marine qui les ont rendus nécessaires. Il n'y aurait eu aucune raison d'agir ainsi par tromperie : c'eût été plus préjudiciable qu'avantageux pour la sécurité des navires-hôpitaux.

3 et 4. — Les navires-hôpitaux anglais auraient transporté des munitions et des troupes. — Ce double reproche est faux : jamais les navires-hôpitaux anglais n'ont servi à transporter des munitions de guerre ni des troupes de combattants. Ceux dont les témoignages sont invoqués n'ont probablement pas su distinguer les provisions de matériel sanitaire et le personnel de santé, de ce qu'ils ont cru être des munitions ou des combattants. Et, quoiqu'en dise le Gouvernement allemand, le Gouvernement anglais n'a jamais cessé d'affirmer ce fait et de contester énergiquement le bien-fondé des accusations portées contre lui.

Le livre blanc anglais reprend ensuite l'un après l'autre les points de fait dont le Gouvernement allemand appuyait ses accusations, et réfute un à un les témoignages recueillis, en les reproduisant dans la première colonne tandis que la réfutation paraît en regard. Cette dernière redresse des erreurs matérielles, comme la présence de tel navire à tel endroit et à telle date, et reproduit les déclarations de témoins contredisant catégoriquement les allégations recueillies par l'Allemagne, et affirmant que la Convention de Genève a toujours été respectée à cet égard.

CHAPITRE XI

Les torpillages pendant le premier semestre de 1917.

Le navire-hôpital anglais « Asturias », qui avait échappé à la torpille d'un sous-marin allemand le 1^{er} février 1915, devait être la première victime de la décision allemande du 29 janvier 1917. L'« Asturias » fut torpillé dans la Manche par un sous-marin allemand, le 20 mars au soir ; il y eut 43 morts et 39 blessés. Or l'« Asturias » naviguait avec tous les feux de navigation et tous les signes extérieurs prescrits par la Convention de La Haye. Mais peu importait au Gouvernement allemand ; il ne chercha pas à excuser ce torpillage, qui fut annoncé de Berlin comme un exploit des sous-marins allemands. La Croix-Rouge anglaise, qui avait déjà, le 6 février, signalé l'illégalité et la cruauté de l'ordonnance allemande, informa le Comité International de la Croix-Rouge du torpillage de l'« Asturias » par une lettre du 30 mars 1917, et donna l'assurance que ce navire n'avait jamais été employé qu'à l'évacuation des malades et des blessés (1). Nous avons vu que le Comité Interna-

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n^o 190, avril 1917, p. 159.

tional mentionna le cas de l'« Asturias », dans sa protestation adressée au Gouvernement allemand, le 14 avril 1917.

Dans la nuit du 30 au 31 mars, le navire-hôpital anglais « Gloucester Castle » fut coulé dans la Manche par un sous-marin allemand ; il n'y eut aucune victime. Dans la Manche encore, le navire-hôpital anglais « Salpa » heurta une mine et coula, le 10 avril ; cette catastrophe causa la mort de 52 personnes du service médical et hospitalier. La destruction de ces deux navires-hôpitaux fit l'objet d'une nouvelle note de la Croix-Rouge anglaise, en date du 16 avril 1917 (1).

Le 17 avril, les navires-hôpitaux anglais « Donegal » et « Lanfranc » étaient coulés par des sous-marins allemands. Il est juste d'ajouter que ces deux vaisseaux ne portaient plus les marques extérieures des bâtiments hospitaliers : l'Angleterre, ainsi qu'elle l'avait annoncé, avait abandonné cette garantie, puisque les sous-marins allemands n'en tenaient aucun compte, ou, plutôt, attaquaient de préférence les vaisseaux qui portaient ces marques.

Il y eut 41 victimes à bord du « Donegal » et 34 à bord du « Lanfranc ». Sur ce dernier navire se trouvaient 167 prisonniers allemands, embarqués, conformément à la décision de l'Angleterre, pour partager les risques des blessés anglais : des patrouilleurs anglais au risque,

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 191, juillet 1917, p. 261.

d'être torpillés eux-mêmes, sauvèrent 152 de ces prisonniers (1). La générosité de cette action n'empêcha pas le communiqué allemand du 26 avril de stigmatiser « la scélératesse de la conduite des Anglais », coupables d'avoir exposé au même traitement les blessés allemands et leurs propres blessés.

Enfin, le 26 mai, un sous-marin allemand lança deux torpilles sur le navire-hôpital anglais « Dover Castle », dans la Méditerranée, et le coula ; il y eut six morts (2).

Depuis l'ordonnance allemande du 29 janvier jusqu'à la fin de mai 1917, il y eut donc à déplorer la destruction de six navires-hôpitaux, occasionnant la perte de 176 vies humaines.

Après le torpillage du « Dover Castle », ces agressions cessèrent pendant une période de plus de six mois. Nous expliquerons, dans le chapitre suivant, quelle fut la cause de cette interruption.

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 191, juillet 1917, page 261.

(2) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 191, juillet 1917, page 265.

CHAPITRE XII

La médiation du roi d'Espagne

La France et l'Angleterre avaient, comme on l'a vu dans le chapitre X, employé des représailles pour contraindre l'Allemagne à suspendre ses agressions contre les bâtiments hospitaliers. On ne tarda pas à se rendre compte de l'efficacité de ce moyen, en dépit des contre-représailles de l'Allemagne ; car celle-ci devait bientôt entrer en négociations au sujet des navires-hôpitaux.

À la fin de mai 1917, un radio-télégramme du Gouvernement de Berlin annonça que l'Allemagne respecterait à l'avenir les navires-hôpitaux naviguant dans les zones maritimes interdites par ses déclarations des 29 et 31 janvier ; mais, en ce qui concerne la navigation dans la Méditerranée, l'Allemagne posait les conditions suivantes : « Afin de donner aux puissances ennemies la possibilité de rapatrier sans danger de Salonique leurs malades et leurs blessés, la sortie libre de la Grèce mentionnée dans la déclaration allemande du 31 janvier 1917 est ouverte à la navigation des navires-hôpitaux sous les conditions suivantes : les navires-hôpitaux de-

vront toucher au port de Kalamata, situé dans le Péloponèse, et marcher entre Kalamata et Gibraltar à une vitesse déterminée, laquelle sera communiquée au gouvernement allemand. Les noms des navires-hôpitaux, l'époque de leur arrivée et de leur départ à Kalamata et à Gibraltar devront pour chaque cas être individuellement annoncés au moins six semaines à l'avance. Pour chaque voyage, un représentant du gouvernement neutre chargé des intérêts de l'Allemagne dans le pays dont le navire porte le pavillon devra faire une déclaration expresse attestant que le navire n'a à bord que des blessés, des malades et le personnel sanitaire, et qu'il ne transporte pas d'autres objets que ceux destinés aux soins des malades ».

Les gouvernements de France et d'Angleterre ne pouvaient accepter ces conditions : outre qu'elles étaient humiliantes pour eux, elles pouvaient avoir pour conséquence de donner une indication à l'ennemi sur les opérations militaires, la fréquence des voyages des navires-hôpitaux étant en relation de cause à effet avec la recrudescence de ces opérations. Aussi la France et l'Angleterre répondirent-elles à l'Allemagne par un refus (1).

Le Gouvernement allemand se résigna à réduire ses prétentions. Il proposa de cesser les attaques contre les navires-hôpitaux, à la condition qu'il y aurait à bord de ces navires des officiers espagnols garantissant qu'ils ne

(1) *Revue générale de Droit International Public*, 24^e année, n^o 6, novembre-décembre 1917, page 476, note.

transportent que des blessés et du personnel sanitaire. Ce moyen consistait, en somme, à faire excercer par un neutre le contrôle que l'article 4 de la Convention de La Haye permettait cependant à l'Allemagne d'exercer elle-même. En réalité, un semblable arrangement avait surtout pour but de permettre à l'Allemagne d'abandonner une politique barbare sans paraître céder devant des représailles.

Cette proposition, faite par l'Allemagne à la suite de l'offre de médiation du roi d'Espagne, servit de base aux négociations avec les Gouvernements de France et d'Angleterre, qui désiraient, même au prix d'un sacrifice d'amour-propre, mettre les navires-hôpitaux à l'abri des sous-marins ennemis. Dans le courant d'août, Lord Robert Cecil, répondant à une question qui lui était posée à la Chambre des Communes d'Angleterre, déclara ce qui suit : « Afin qu'on ne puisse plus prétendre que nous destinons les bâtiments-hôpitaux à des usages illégaux, le Gouvernement anglais accepte que ces bâtiments prennent à leur bord un Commissaire neutre nommé par le Gouvernement espagnol. Je crois savoir que le Gouvernement français a donné son adhésion à un arrangement similaire. On espère ainsi mettre définitivement ces bâtiments à l'abri des attaques de l'ennemi, quoiqu'aucune assurance définie n'ait été reçue de lui à cet effet ».

Le 17 août 1917, la France et l'Angleterre donnaient

leur adhésion à la proposition exposée plus haut. Le « *modus vivendi* » suivant fut adopté :

« A partir du 10 septembre, les forces navales allemandes respecteront les navires-hôpitaux en Méditerranée, qui n'auront plus à être escortés par des navires armés. S. M. le roi d'Espagne a consenti à mettre à bord des délégués qui constateront que les navires-hôpitaux sont exactement utilisés aux fins qui leur sont propres, et qui garantiront, par leur présence, la parfaite exécution des règles de la Convention de La Haye.

« A partir de cette même date, les officiers allemands prisonniers de guerre seront débarqués du navire-hôpital sur lequel ils étaient. De son côté, le Gouvernement allemand fera évacuer simultanément les prisonniers français de toutes les localités dans lesquelles ils avaient été envoyés en représailles ».

Quatre jours après cet accord, sept officiers de la marine espagnole arrivèrent à Toulon, et prirent place à bord des navires-hôpitaux des pays alliés (1).

Par un télégramme du 14 septembre, l'Allemagne fit savoir au Comité International de la Croix-Rouge qu'elle évacuerait les camps de représailles où elle avait réuni des officiers français, dès que la liste des officiers allemands débarqués des navires-hôpitaux serait parvenue à Berlin. A la demande du Comité International

(1) Le « *Temps* » des 11 et 18 août 1917 ; le « *Petit Parisien* » du 11 septembre 1917.

Le Ministère des Affaires Etrangères français répondit, le 19 septembre, que la liste de ces officiers allemands avait été transmise à Berlin, par dépêche du 7 septembre. Bientôt après, cette dépêche étant parvenue à destination, l'Allemagne procéda à l'évacuation de ces camps d'officiers, mettant ainsi fin aux représailles consécutives au torpillage des navires-hôpitaux (1).

La question du contrôle paraît avoir été réglée pour les navires-hôpitaux italiens, dans la Méditerranée, comme elle l'avait été, pour les français et anglais (2).

Quelques mois plus tard, la presse allemande accusa les navires-hôpitaux de l'Entente de transporter des troupes dans la Méditerranée, en dépit de la présence d'officiers espagnols à bord. Le Comité international de la Croix-Rouge s'empressa de questionner le Gouvernement espagnol à ce sujet. Le Ministère des Affaires Etrangères de Madrid répondit que cette affirmation était entièrement erronée, et que le contrôle conventionnel des navires-hôpitaux continuait à s'opérer de manière à donner toute garantie aux Empires centraux (3).

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 48^e année, n° 192, octobre 1917, p. 389.

(2) *Id.*, 49^e année, n° 193, janvier 1918, p. 52.

(3) *Id.*, n° 194, avril 1918, p. 196.

CHAPITRE XIII

Nouvelles agressions allemandes.

La question des navires-hôpitaux semblait résolue au mois d'août 1917, grâce à la bienfaisante intervention du roi d'Espagne et à l'esprit de conciliation de l'Entente. Pendant plusieurs mois, il n'y eut pas à signaler de nouvelles agressions.

Mais, à partir du janvier 1918, de nouveaux torpillages se produisirent, plus inexcusables encore que les précédents, puisque, depuis l'accord du 17 août 1917, l'Allemagne était assurée, par le témoignage direct et permanent de neutres compétents, qu'aucun usage abusif des navires-hôpitaux n'était à reprocher à ses adversaires.

Le navire-hôpital anglais « Rewa » revenait de Salonique, ayant à son bord 550 personnes, dont la moitié à peu près de malades et de blessés; il avait été accompagné dans la Méditerranée par un officier espagnol jusqu'au détroit de Gibraltar. Ce navire rentrait en Angleterre, quand, le 4 janvier 1918, vers 11 heures du soir, il fut coulé dans le canal de Bristol; trois marins périrent, toutes les autres personnes furent sauvées. Le

« Rewa » était brillamment éclairé et muni de tous les signes distinctifs révélant son caractère ; il n'était même pas dans la « zone barrée » telle que l'avait fixée le gouvernement allemand.

La Croix-Rouge britannique, dans sa protestation du 11 janvier, accusa les sous-marins allemands de cette destruction. L'Allemagne opposa un démenti à cette affirmation, par un communiqué officiel de l'Agence Wolff du 13 janvier, puis par une note du 11 mars 1918, envoyée à la légation néerlandaise à Londres, pour être transmise au Gouvernement britannique. La Croix-Rouge allemande, par une lettre du 6 juin adressée au Comité International de la Croix-Rouge, renouvela ce démenti ; elle déclara que le Gouvernement britannique n'apportait aucune preuve à l'appui de son allégation. Le Gouvernement allemand avait de suite fait savoir qu'un torpillage par un sous marin allemand était exclu, et qu'il ne pouvait s'agir que du heurt d'une mine. « Cette supposition », ajouta la Croix-Rouge allemande, « devint bientôt une certitude, par le fait que la direction allemande de la guerre maritime reçut l'avis que, dans la nuit en question, un signal lumineux était plusieurs fois apparu, portant ces mots (en anglais) : « S. O. S. Navire-hôpital a heurté « une mine vers le point Hardland ». Comme cet avis lumineux ne peut avoir été donné que par le « Rewa » lui-même, il en découle la preuve que l'équipage même du « Rewa » n'avait aucun doute que le navire avait heurté une mine ».

Mais, contrairement aux dires de la Croix-Rouge allemande, il est inexact de prétendre que le Gouvernement britannique affirmait le torpillage sans le prouver ; il est non moins inexact de soutenir que l'équipage du « Rewa » a pensé que le navire avait heurté une mine : en effet, le rapport du commandant du « Rewa » fournit les indications suivantes :

« Le 4 janvier, vers onze heures du soir, alors que j'étais sur le pont avec le troisième officier, deux petites lumières blanches se montrèrent à environ un mille en avant par babord. Comme je ne pouvais déterminer ce qu'étaient ces lumières, je conclus qu'elles devaient être les feux d'un voilier et manœuvrai en conséquence, et bien que j'aie fait agir le gouvernail, je ne vis pas changer ma position, par rapport à ces lumières. Après deux à trois minutes, et après avoir manœuvré, une explosion se produisit, approximativement à 11 heures 15 minutes. Le navire, suivant mon opinion, était torpillé » (1).

Le 26 février 1918, le navire-hôpital anglais « Glenart Castle » fut coulé par un sous-marin allemand, au sud de l'île de Lundy, dans le canal de Bristol, bien qu'il fût éclairé brillamment et muni des signes réglementaires. Il n'y avait ni blessés ni malades à bord : mais, parmi l'équipage et le personnel sanitaire, il y eut 169 morts : 31 personnes seulement furent sauvées.

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 49^e année, n° 194, avril 1918, p. 202 et suiv. — *Id.*, n° 195, juillet 1918, p. 324 et suiv.

En signalant cette nouvelle agression au Comité International de la Croix-Rouge, la Croix-Rouge britannique, dans sa lettre du 4 mars, déclarait: « En présence de ces actes répétés d'hostilités, notre Société serait impuissante à s'opposer à quelque forme de représailles que ce soit, que les Gouvernements de l'Entente pourraient décider d'exercer ».

Peu de jours après, au début de mars, un troisième navire-hôpital anglais, le « Guildford Castle », fut atteint par une torpille allemande, dans le canal de Bristol également. Le vaisseau portait la peinture prévue par la Convention de La Haye, le drapeau à croix rouge et les feux prescrits. Il ramenait d'Afrique 450 blessés, outre les médecins, les infirmières et l'équipage. Bien que frappé, il ne coula pas et put atteindre le port de Bullpoint sans encombre (1).

L'Allemagne nia ces deux nouveaux torpillages, comme elle avait nié celui du « Rewa », reprochant à l'Angleterre d'accuser les sous-marins allemands de toutes les destructions de navires-hôpitaux anglais. Assertion inexacte: l'Angleterre, quand elle eut lieu de croire qu'un de ses navires-hôpitaux était détruit par une mine et non par un sous-marin, le reconnut impartialement, notamment dans le cas du « Salpa ».

Enfin, le 27 juin 1918, le navire-hôpital anglais « Landoverly Castle », bien qu'ayant tous ses feux réglemen-

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 49^e année, n° 194, avril 1918, p. 204 à 206.

taires, fut coulé par un sous-marin allemand, au sud-ouest de Fasnet, à plus de 100 milles de la côte, dans des circonstances particulièrement horribles. Il portait un détachement sanitaire, composé de médecins et d'infirmières, qui périrent presque tous. Un seul bateau, contenant 24 survivants sur 258, parvint à gagner la côte, non sans avoir essuyé le feu des sous-marins. Il résulte des comptes-rendus que d'autres embarcations, chargées de rescapés, avaient pu être mises à la mer ; or, on n'a jamais eu de nouvelles de ces bateaux de sauvetage, et des rapports signalent que les sous-marins tirèrent une douzaine de coups de canon sur des buts invisibles. Il n'est pas absolument certain que les autres embarcations aient été délibérément coulées de cette façon, mais il y a malheureusement lieu de supposer que le torpillage fut suivi de cet acte de cruauté.

En signalant ces faits au Comité International de la Croix-Rouge, M. Frank Hastings, secrétaire de la Croix-Rouge britannique, terminait en ces termes sa protestation du 8 juillet 1918 :

« En raison de la répétition constante de ces actes contre les navires-hôpitaux, la Croix Rouge Britannique conclut que ces crimes font partie de la politique de l'Etat allemand, et la présente protestation n'aura vraisemblablement pas le moindre effet sur ceux qui ont la responsabilité d'avoir ordonné ces actes. Néanmoins, je suis chargé de vous envoyer cette protestation formelle, de

sorte que mention de ces infamies apparaisse dans les Actes du Comité International, afin que la nature de la politique d'un Etat soi-disant civilisé soit révélée aux yeux des générations futures » (1).

La Croix-Rouge britannique a, heureusement, fait erreur : les sous-marins allemands ne devaient plus couler d'autres navires-hôpitaux. Mais il est juste d'ajouter que la fin de ces agressions est due moins à un changement de méthode de la part de l'Allemagne, qu'à l'approche de l'armistice, dont on n'était plus alors séparé que par quatre mois.

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 49^e année, n^o 496, octobre 1918, p. 469 et 470.

CHAPITRE XIV

Le « **Baron Call** » et le « **Metkovitch** »

Les derniers torpillages de la guerre devaient atteindre deux navires-hôpitaux autrichiens.

Le 16 août 1918, à la fin de la matinée, le navire-hôpital « **Baron Call** », qui croisait devant le port de Durazzo, fut bombardé par des aviateurs italiens. Sur les 16 bombes qui furent lancées 13 tombèrent tout près du navire-hôpital, heureusement sans l'atteindre. La Croix-Rouge Autrichienne, dans sa protestation du 19 août, déclare que le « **Baron Call** » aurait été l'objet d'un second attentat quelques heures plus tard ; ce navire, ayant à son bord près de 1000 malades, aurait été attaqué par un torpilleur ; une des trois torpilles lancées aurait atteint le navire-hôpital, mais sans exploser. La Croix-Rouge Autrichienne fait remarquer que le « **Baron Call** » portait les signes distinctifs de sa fonction et était bien connu de l'adversaire (1).

Le Ministère de la Marine italien s'expliqua sur cet

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, 49^e année, n^o 496 octobre 1918, p. 483 et suiv.

incident par une note du 21 octobre adressée au Ministère des Affaires Etrangères, qui la transmet au Comité International le 31 décembre 1918. Les aviateurs italiens avaient reçu mission de bombarder le port de Durrazzo ; le « Baron Call », au moment de ce raid, atteignit la zone exposée au tir des avions, ce qui explique pourquoi des bombes tombèrent dans le voisinage du navire. De plus, les aviateurs italiens évoluait à une grande hauteur (fait indiqué dans la note autrichienne) et ne pouvaient apercevoir les signes distinctifs du navire-hôpital. Quant à l'autre attaque que le « Baron Call » aurait subie le même jour, le Ministère déclare n'en avoir pas eu connaissance la seule attaque qui aurait marqué, dans l'Adriatique, cette journée du 16 août, aurait été accomplie par un sous-marin anglais, qui aurait lancé deux torpilles sur un navire autrichien ne portant pas les signes distinctifs des navires-hôpitaux (1).

Dans la même journée du 16 août 1918, six aviateurs italiens bombardèrent le port de Saint-Jean-de-Medua ; deux d'entre eux lancèrent quatre bombes de gros calibre sur le navire-hôpital autrichien « Metkovitch », qui était en train d'embarquer des malades ; trois de ces bombes atteignirent le navire, lui causant de légers dégâts, et blessant un prisonnier russe malade. Ces faits furent signalés au Comité International par une lettre de la

(1) *Revue Internationale de la Croix-Rouge*, 1^{re} année, n° 2, 15 février 1919, p. 214 à 216.

Croix Rouge Hongroise, datée du 26 septembre 1918, et contenant une communication du Ministère de la guerre austro-hongrois (section pour la marine) et des extraits du rapport du commandant du « Metkovitch » (1).

Le Ministère de la Marine italien s'expliqua sur l'affaire du « Metkovitch » en même temps que sur celle du « Baron Call ». Il déclara que le vapeur ancré au milieu de la rade de Saint-Jean-de-Medua n'avait pas été reconnu tout d'abord comme un navire-hôpital par les aviateurs italiens, qui cessèrent de bombarder ce navire dès qu'ils eurent reconnu leur erreur. Ce qui avait le plus contribué à les tromper, c'était la présence d'une barque chargée de soldats et n'ayant aucun signe distinctif de la Croix-Rouge, à proximité du « Metkovitch » (2).

(1) *Revue Internationale de la Croix-Rouge*, 1^{re} année, n° 1, 13 janvier 1919, p. 87 et suiv.

(2) *Id.*, n° 2, 13 février 1919, p. 214 à 216.

CONCLUSION

Tant par sa durée que par le nombre de belligérants, et spécialement de puissances maritimes engagées dans la lutte, la guerre de 1914-1918 a permis mieux qu'aucune autre, de juger l'œuvre de la législation internationale en ce qui concerne les navires-hôpitaux.

La Convention de 1907 doit, sans doute, subir quelques modifications. Nous avons expliqué pourquoi l'on devait, suivant notre opinion, amender l'article 25, relatif à l'applicabilité de la Convention. D'autre part, depuis 1907, un nouvel engin de guerre a fait son apparition : c'est l'avion : L'exemple des navires-hôpitaux autrichiens « Baron Call » et « Metkovitch » montre qu'il y a, sur ce point, des changements à accomplir ; les signes distinctifs actuels, suffisants pour désigner un navire-hôpital aux navires ennemis, ne peuvent le protéger contre des avions, ceux-ci, étant, à cause du danger même de leur mission, obligés d'évoluer à une grande hauteur. Les aviateurs sont ainsi exposés, sans avoir aucune intention répréhensible, à commettre des actes regrettables. Des règles nouvelles sont nécessaires à ce sujet.

Mais, dans son ensemble, la Convention de 1907 doit être conservée : elle résout ce problème difficile, de donner aux navires-hôpitaux la protection nécessaire, tout en sauvegardant les intérêts des escadres belligérantes. L'article 4 notamment, dont l'Allemagne s'obstina à ne faire aucun usage, rend difficile, autant que faire se peut, l'emploi abusif de la Croix-Rouge.

Une autre conclusion doit être tirée de la guerre de 1914-1918 : c'est que, pour les navires-hôpitaux comme en d'autres matières, il y a malheureusement des Gouvernements qui ne se conforment pas aux prescriptions des Conventions qu'ils ont signées. Bien des maux causés par la guerre sont inévitables ; il faut, du moins, tâcher d'empêcher, à l'avenir, des actes barbares et inutiles comme la destruction des navires-hôpitaux. La justice internationale aura à juger les auteurs responsables de ces actes, et il est à espérer que des sanctions sévères seront prises ; il ne s'agit pas seulement d'infliger aux coupables un châtiment mérité : il faut encore protéger le monde contre l'emploi de tels procédés de guerre.

APPENDICE

L'organisation des navires-hôpitaux au Japon

Au point de vue de l'organisation des navires-hôpitaux, le Japon peut servir de modèle aux autres puissances ; aussi nous a-t-il paru intéressant de lui consacrer une étude spéciale.

La « Société de la Croix-Rouge du Japon » fut fondée le 24 mai 1887, un an après l'adhésion du Japon à la Convention de Genève. Elle fut reconnue officiellement par le Comité International de la Croix-Rouge le 2 septembre 1887. Elle devint rapidement très prospère, les instincts belliqueux du peuple japonais ayant montré la grande utilité d'un service hospitalier en temps de guerre. Elle acquit la personnalité morale le 26 novembre 1901. Elle comptait 100.000 membres au début de la guerre sino-japonaise (en 1894), 160.000 à la fin de cette guerre (mai 1895), près de 900.000 au début de la guerre russo-japonaise de 1904, et 1.522.588 à la fin de 1909, soit 1 sur 30 habitants (1).

(1) *Bulletin international de la Croix-Rouge*, n° 161, janvier 1910, p. 257 et suiv.

L'organisation de la Croix-Rouge japonaise mérite de retenir l'attention. Elle présente ce caractère particulier d'avoir été établie exclusivement en vue du service en temps de guerre. Ce n'est point l'idée de charité, ni même d'humanité, qui est principalement à la base de l'action de la Croix-Rouge japonaise ; le moteur de son activité, c'est le patriotisme.

Il résulte de là qu'à la différence de ce qui existe dans les autres pays, le personnel de la Société japonaise de la Croix-Rouge est lié par un engagement qui l'oblige à servir pendant un nombre d'années déterminé ; en outre, ce personnel est payé, les concours bénévoles n'étant admis que sous forme de dons ; il a même, en temps de guerre tout au moins, un traitement supérieur à celui des soldats et officiers du service sanitaire de l'armée (1). Le personnel de la Croix-Rouge japonaise est soumis à un régime disciplinaire analogue à celui édicté par les règlements militaires ; il est même justiciable des conseils de guerre. Par contre il reçoit, le cas échéant, des récompenses et des décorations, et, en cas de blessures ou d'invalidité, des pensions prévues par les règlements de la Société. Ce système d'organisation technique et professionnelle a fonctionné d'une manière satisfaisante dans les diverses guerres que le Japon eut à soutenir. Il présente sur les organisations, ayant pour base le concours gratuit de personnes cha-

(1) *Id.*, n° 141, janvier 1905, p. 110.

ritables, des avantages certains quant à la qualité du personnel, à sa discipline, et à la régularité du service.

Il existe bien, au Japon, une « Association des Dames Infirmières » dont le concours est gratuit ; mais cette Association a surtout un but moral ; c'est de rehausser aux yeux du public la profession des infirmières, qu'un préjugé regrettable fit d'abord considérer comme de simples servantes.

Pour recruter son personnel, la Croix-Rouge japonaise passe des contrats avec des étudiants en médecine, paie leurs études, les envoie en Europe, et se les attache ainsi comme médecins ou chirurgiens. Elle forme, d'autre part, des infirmières (prises parmi les jeunes filles de 16 à 30 ans), par un stage de trois ans, suivi d'un examen et d'un engagement au service de la Société. Cet engagement, d'une durée de quinze ans, comporte l'obligation de servir en temps de guerre. Les infirmières ne peuvent être engagées que par l'intermédiaire d'un Comité spécial qui reçoit le paiement de leurs journées et subvient à leur entretien. Enfin, par un stage de trois et 6 mois, la Société s'assure de bons infirmiers et brancardiers.

Pour l'instruction de son personnel, la Société de la Croix-Rouge du Japon a organisé, dès le temps de paix, un hôpital-école, dont le but est la préparation du personnel au service du temps de guerre. Pour « entraîner » le personnel ainsi instruit, la Société le fait

participer, avec l'assentiment de l'autorité militaire, aux manœuvres de l'armée.

Les sections locales de la Croix-Rouge japonaise n'ont presque aucune autonomie et relèvent d'un pouvoir central fortement organisé; elles ne servent qu'au recrutement des membres adhérents et au paiement des cotisations. Tout le reste, notamment l'œuvre de secours en temps de guerre, est confié exclusivement au Comité central de Tokio. Les gouverneurs sont les chefs des sections locales; ces gouverneurs, étant des fonctionnaires, se trouvent sous la dépendance des ministres de la guerre et de la marine.

Un décret de 1901 régla la situation de la Société et de son personnel à l'égard de l'autorité militaire, les rattachant étroitement à celle-ci: les président et vice-président de la Société de la Croix-Rouge du Japon ne peuvent être nommés qu'avec l'assentiment de l'Empereur; les ministres de la guerre et de la marine contrôlent la Société pour tout ce qui concerne l'œuvre de secours en temps de guerre; le personnel de secours est sous les ordres de l'autorité militaire et soumis à sa discipline. D'autre part, le règlement du service en campagne à l'usage de l'armée japonaise délimita soigneusement quelle serait, dans l'ensemble du service de santé de l'armée, la part que la Société de la Croix-Rouge du Japon devrait remplir, décidant qu'en cas de mobilisation le personnel du service de secours de ladite Société serait incorporé dans le personnel du

service médical de l'armée et affecté soit aux hôpitaux de l'intérieur, soit au transport des malades et blessés par terre et par mer, soit au service de la zone de l'arrière, mais qu'il ne pourrait être utilisé dans le rayon des troupes combattantes que sur décision spéciale.

Conformément à ces dispositions, la Société de la Croix-Rouge du Japon rédigea, avec la sanction de l'autorité militaire, un « Règlement détaillé pour le service de secours en temps de guerre », s'harmonisant avec ceux du service médical de l'armée en campagne, et qui fut ratifié le 28 octobre 1898 (1). D'après ce Règlement, le service de secours de la Croix-Rouge japonaise en temps de guerre devait compter cinq subdivisions : 1° les détachements de secours, qui ont pour objet de venir en aide au service des hôpitaux militaires et au service d'escorte des malades ; 2° les colonnes de transports, qui ont pour objet de secourir le service de santé de l'armée pour l'évacuation par terre des malades et des blessés ; 3° les bateaux d'évacuation, qui ont le même objet en ce qui concerne l'évacuation par mer ; 4° les stations halte-repas, qui ont pour but de donner de la nourriture et des stimulants aux malades et aux blessés convoyés sur les routes d'évacuation ; 5° les dépôts de matériel.

L'un des éléments les plus importants du service de secours était le service d'évacuation par mer. Le Japon

(1) ARIGA *La Croix-Rouge en Extrême-Orient*, 1900, p 81.

étant une puissance insulaire, les navires-hôpitaux sont pour lui de la plus grande importance ; ils doivent lui rendre les mêmes services que les wagons sanitaires aux puissances continentales. L'Angleterre seule, par suite de sa position insulaire, a autant d'intérêt que le Japon au bon fonctionnement des navires-hôpitaux.

La Société de la Croix-Rouge du Japon avait pressenti de quelle importance serait, pour le Japon, le service d'évacuation par mer ; aussi songeait-elle à acquérir des navires pour secourir et transporter les soldats blessés ou malades. Mais, avant qu'elle eût pu réunir les ressources suffisantes pour se procurer des navires, la guerre sino-japonaise éclata en 1894. Avec la guerre se réalisa ce que la Société avait prévu : les navires disponibles des compagnies privées de navigation ayant été réquisitionnés par l'armée de terre ou engagés autrement, il n'en restait plus que la Société de la Croix-Rouge du Japon pût affréter pour les employer à ses œuvres de secours. La Société dut donc se résigner à renoncer à son projet de seconder le service de santé de l'armée avec ses propres navires. Elle sut néanmoins atteindre son but en fournissant aux bateaux de l'armée le personnel de secours qui lui permit de participer à ce service.

L'expérience recueillie démontra d'une façon évidente que la première chose que la Société devait faire à l'avenir dans l'organisation de ses œuvres de secours en temps de guerre, était de se munir de quelques navires,

en prenant, avec l'autorité militaire, les dispositions nécessaires pour que ces navires ne soient pas réquisitionnés pour d'autres usages.

Ce projet était d'une grande utilité ; mais il se heurtait à des difficultés considérables. La construction de navires accommodés spécialement pour les malades et blessés était très coûteuse ; ensuite, conserver pendant le temps de paix des bâtiments sans destination était quelque peu hasardeux. Il n'y a pas toujours des soldats malades et blessés à transporter, et on ne peut pas non plus laisser de grands et coûteux bateaux attachés à l'ancre pendant toute la durée de la paix.

Dès que la guerre sino-japonaise fut terminée, la Société de la Croix-Rouge du Japon étudia quel serait le meilleur système à adopter pour ces bateaux. Finalement, le 21 janvier 1897, après de longs pourparlers avec la compagnie Nippon Yusen Kaisha (Compagnie de navigation du Japon, subventionnée par le Gouvernement), le Conseil permanent de la Société arrêta, au sujet des bateaux d'évacuation, les résolutions suivantes :

1^o) Construire, aux frais de la Société, deux bateaux spécialement aménagés pour le transport des malades et des blessés, et qui puissent contenir au moins 200 malades.

2^o) Le projet de construction sera étudié par une commission technique spéciale dont feront partie le Directeur du service médical de l'armée, le Directeur du Service médical de la marine, un ingénieur de la Nippon Yusen

Kaisha et des membres du comité exécutif de la Société de la Croix-Rouge du Japon.

3°) La Société de la Croix-Rouge du Japon chargera la compagnie Nippon Yusen Kaisha de la construction de ses bateaux.

4°) Les bateaux, une fois construits, seront vendus à la compagnie Nippon Yusen Kaisha, au prix de construction, et payés par versements partiels et sans intérêts, pendant vingt ans, à la condition toutefois que si la Société de la Croix-Rouge du Japon a besoin des bateaux pour son service de secours, la compagnie devra les mettre aussitôt à sa disposition.

5°) La Compagnie Nippon Yusen Kaisha aura la liberté de modifier, pendant qu'elle les aura à sa disposition, les bateaux-hôpitaux de la Société de la Croix-Rouge du Japon. Elle devra néanmoins les rendre à leur forme primitive au premier appel de la Société. En temps ordinaire, la compagnie aura pour les livrer un délai de trente jours, et, en cas de guerre, un délai de sept jours seulement.

6°) Pendant toute la durée de l'affectation des bateaux au service de secours, la Société de la Croix-Rouge paiera à la compagnie Nippon Yusen Kaisha une indemnité égale au prix courant par tonne. Pour ce prix, le contrat entre la compagnie Nippon Yusen Kaisha et le gouvernement japonais, concernant la location des bateaux de la compagnie au gouvernement, est valable.

7°) Les frais de nourriture, etc., du personnel de

secours seront payés par la Société ; les frais ordinaires de navigation, y compris le prix du charbon de terre, restent à la charge de la compagnie, même pendant la durée de la location.

8° Pendant un délai de vingt ans, la compagnie Nippon Yusen Kaisha prendra à sa charge toutes les responsabilités qui pourraient survenir ; elle fera les réparations ou fournira des bateaux d'une construction absolument identique en cas d'avaries ou de pertes.

9°) Au bout de vingt ans, la Société de la Croix-Rouge du Japon fera construire trois nouveaux bateaux avec le capital fourni par les paiements partiels de la compagnie Nippon Yusen Kaisha et l'intérêt qu'aura fourni ce capital.

Cette décision fut approuvée par l'autorité militaire, et, le 17 août 1897, le contrat fut signé.

Les diverses clauses de cette convention montrent combien le système japonais est pratique. Le Japon est, par avance, assuré du bon fonctionnement de ses bateaux-hôpitaux en temps de guerre, et dès le premier jour des hostilités ; il est également assuré d'avoir, sur ces bateaux, un excellent personnel, celui-ci étant entraîné dès le temps de paix, soumis à la discipline militaire, et rétribué.

La Compagnie Nippon Yusen Kaisha fit construire à Clyde (Angleterre) les deux navires-hôpitaux nécessaires. Le prix de chacun d'eux fut estimé à 54.000 livres. Le travail de construction fut commencé en décembre 1897, et terminé un an plus tard. Chaque navire jaugeait 2774

tonnes, avait une vitesse maxima de 14 1/4 milles marins, et mesurait 104 mètres de long sur 13 de large ; chacun contenait 208 lits, avait un personnel de bord (officiers, mécaniciens, équipage) de 74 personnes fourni par la compagnie Nippon Yusen Kaisha, et un personnel de santé de 52, fourni par le siège central de la Société de la Croix-Rouge du Japon. Ces navires reçurent les noms de « Hakuai-Marû » (Amour sans borne) et de « Kosai-Marû » (Bienfait sans cesse).

Les bateaux étant ainsi équipés par la Société de la Croix-Rouge pour l'évacuation des blessés et des malades, on se demanda quel serait leur caractère juridique en temps de guerre. Devaient-ils, ou non, être traités selon le principe de neutralité ? Le fait d'un navire privé d'un Etat belligérant venant en aide à son armée dans le travail d'évacuation est une action belligérante. Par conséquent, le navire est, à ce point de vue, exposé à être capturé par l'ennemi. Dans l'acte additionnel de la convention de Genève de 1864, l'article 13 dit : « Les bâtiments hospitaliers, équipés aux frais des sociétés de secours reconnues par les gouvernements signataires de cette convention..... seront considérés comme neutres ainsi que tout leur personnel ». Mais, dans l'ensemble des articles additionnels de 1868, il s'agit de l'application de la convention de Genève de 1864 aux guerres maritimes, tandis que l'objet qu'envisageait la Société de la Croix-Rouge du Japon en équipant les deux navires en question n'était pas la guerre maritime, mais simplement

l'évacuation par mer des blessés et des malades de l'armée dans la guerre continentale.

Dans le cas d'une guerre du Japon avec un pays d'outre-mer, les navires, pour secourir les malades et les blessés, jouent exactement le même rôle que les wagons sanitaires dans les guerres des pays du continent européen ; d'où il résulte que les navires de secours appartenant à la Société japonaise de la Croix-Rouge auraient le même caractère que les wagons de secours possédés par les Sociétés de la Croix-Rouge en Europe. Dans ces conditions, ces navires jouiraient-ils des mêmes droits et de la même inviolabilité que les wagons de secours ? Ou, pour parler plus exactement, pourrait-on considérer les navires de secours de la Société japonaise de la Croix-Rouge comme étant compris dans les « évacuations avec le personnel qui les dirige », dont il est fait mention au dernier alinéa de l'article 6 de la convention de Genève ?

Le gouvernement japonais, désirant éclaircir ce point, mit à profit l'occasion que lui offrait la conférence de la Paix de 1899 ; il donna mission à ses délégués de proposer de rendre neutres les bateaux-hôpitaux qui, sur mer, transporteraient les blessés et les malades de l'armée de terre. Cette proposition fut adoptée par la conférence et la déclaration suivante, faite par M. Motono, fut prise par le protocole final, le 20 juin 1899 :

« Dans la séance du 30 mai 1899 de la première sous-commission de la deuxième commission, j'ai eu l'honneur,

au nom de la délégation du Japon, d'appeler l'attention de la sous-commission sur une lacune qui nous semblait exister tant dans les dispositions de la convention de Genève de 1864, que dans celles des articles additionnels de 1868.

« Les blessés et les malades de l'armée de terre, ainsi que les hôpitaux, les ambulances et les évacuations, sont protégés par la convention de Genève.

« Les articles additionnels de 1868 avaient en vue de protéger dans une certaine mesure les bâtiments hospitaliers, leur personnel ainsi que les blessés, les malades et les naufragés se trouvant sur ces bâtiments ; mais ces dispositions ne semblaient s'appliquer, d'après leur teneur générale, qu'aux victimes de la guerre maritime.

« Le gouvernement impérial du Japon pense qu'il serait nécessaire, dans l'intérêt de l'humanité, d'étendre aux bâtiments hospitaliers, chargés du transport par mer des blessés et des malades de l'armée de terre, la protection accordée par la convention de Genève aux hôpitaux militaires, ambulances et évacuations.

« C'est à cet effet que j'ai eu l'honneur, d'après les instructions de notre gouvernement, d'exprimer, dans la séance du 30 mai de la première sous-commission de la deuxième commission, le désir de voir insérer dans le présent projet une disposition adéquate.

« La première sous-commission de la deuxième commission a décidé dans la même séance de tenir compte de notre désir ; et M. Renault, dans son remarquable

rapport, qui vient de vous être présenté sur les travaux de la deuxième commission, a fait ressortir en ces termes la portée de l'innovation introduite dans le présent projet :

« Dans les dispositions que la commission soumet
« à la Conférence, il est parlé des blessés, malades et
« naufragés, non des victimes de la guerre maritime.
« Cette dernière expression, vraie dans la plupart des cas,
« ne le serait pas toujours, et doit pour ce motif être
« écartée. Les règles prévues s'appliquent du moment
« qu'il y a des blessés et des malades à bord des bâti-
« ments de mer, sans qu'il y ait à rechercher si c'est
« en mer ou sur terre que la blessure a été faite ou
« que la maladie s'est déclarée. Par conséquent, si un
« bâtiment est affecté au transport par mer de blessés
« ou de malades de l'armée de terre, ce bâtiment, ces
« blessés et ces malades seront régis par les dispositions
« de notre projet. A l'inverse, il est bien évident que,
« si des marins blessés ou malades sont débarqués et
« placés dans une ambulance ou dans un hôpital, la
« Convention de Genève s'appliquera pleinement en ce
« qui la concerne ».

« Cette remarque nous paraît suffire pour donner satisfaction aux observations présentées dans les sous-commissions et nous ne croyons nullement nécessaire d'insérer une disposition spéciale à ce sujet.

« Ces observations du rapport de la deuxième com-

mission donnent pleine satisfaction au désir exprimé par le gouvernement du Japon.

« En conséquence, et pour éviter tout malentendu dans l'avenir, quant à l'interprétation des deux textes du présent projet relativement au point sus-mentionné, j'ai l'honneur de vous demander, au nom de la délégation du Japon, que le passage du rapport précité soit inséré au protocole de la conférence de la Paix » (1).

L'organisation des navires-hôpitaux japonais ne devait pas tarder à donner des preuves de son efficacité. Au mois de juin 1900, une expédition internationale, ayant pour but la répression de l'insurrection des Boxers, fut entreprise en Chine. Le gouvernement japonais, pour sa part, ordonna la formation d'un corps expéditionnaire d'environ 3.000 hommes, qui fut embarqué à Ujina (province de Hiroshima). Ce corps débarqua à Takou le 23 juin et participa à l'attaque de Tientsin avec les autres troupes internationales.

La Société de la Croix-Rouge du Japon, se conformant à la disposition de l'article 19 du « Règlement détaillé pour le service de secours en temps de guerre », obtint, le 28 juin, des ministres de la guerre et de la marine, l'autorisation de placer le « Hakuai-Maru » sous le contrôle des autorités navale et militaire, pour qu'il vaquât au transport des malades et des blessés tant Japonais qu'étrangers.

(1) ARIGA, « *La Croix-Rouge en Extrême-Orient* », 1900, p.111 à 119.

La Société de la Croix-Rouge du Japon se mit aussitôt en devoir d'équiper le « Hakuai-Marû » après qu'elle l'eût requis à la Compagnie Nippon Yusen Kaisha. Celle-ci dut rappeler par télégramme le bâtiment qui était en route pour Shanghai. Alors, entre la Compagnie et la Société, il fut convenu d'apporter au bâtiment les modifications nécessaires à sa nouvelle destination : c'est ainsi, par exemple, que la cheminée, au fond blanc, fut peinte en noir dans sa partie supérieure, et que deux croix furent dessinées en rouge au milieu ; l'extérieur du bateau fut peint en blanc, sauf une ligne rouge horizontale au milieu.

Les modifications ainsi faites nécessitèrent pour les deux navires « Hakuai-Marû » et « Kosai-Marû » une dépense totale d'environ 1.000 yen (2.600 francs), laquelle comprenait, il est vrai, certains frais de travaux non convenus tout d'abord. La Compagnie s'est chargée de la totalité de cette dépense, à titre de don à la Société de la Croix-Rouge.

L'équipement du « Hakuai-Marû » se fit, sans encombre, en trois jours. Parti de Yokohama le 1^{er} juillet à midi, le navire arriva à Takou le 7, dans la matinée.

A la date du 29 juin, l'amiral Yamamoto-Gombei, ministre de la marine, donna à l'amiral Togo-Heihachiro, commandant en chef de l'escadre active japonaise, des instructions dans lesquelles on relève ce qui suit, relativement au contrôle et à l'utilisation du « Hakuai-Marû » ;

« 1^o) La Société de la Croix-Rouge du Japon n'est pas une institution de l'Etat, mais une œuvre privée, placée sous le contrôle commun des ministres de la guerre et de la marine.

« 2^o) Le « Hakuai-Marû » étant envoyé dans votre escadre par la Société de la Croix-Rouge du Japon, dont la demande, à cet effet, a été agréée par les chefs des départements de la guerre et de la marine, aucune espèce de frais ne pourra être supportée par l'Etat : c'est la susdite Société qui les prendra tous à sa charge.

« 3^o) Le « Hakuai-Marû » est revêtu d'un caractère cosmopolite : il recevra à son bord les malades et les blessés, soit japonais, soit étrangers, pourvu qu'ils soient militaires, marins, civils au service de l'armée ou de la marine, et même s'ils ne sont que de simples particuliers.

« 4^o) Bien que la Convention de La Haye, du 29 juillet 1899, appliquant à la guerre maritime les principes de la Convention de Genève du 21 août 1864 ne soit pas entrée en vigueur, l'échange de sa ratification n'ayant pas encore eu lieu, vous tiendrez, néanmoins, compte de l'esprit de cette convention tant que les circonstances vous le permettront.

« 5^o) Le « Hakuai-Marû » sera libre de ses mouvements ; cependant, vous prendrez, de la façon la plus satisfaisante, les mesures nécessaires pour le mettre à l'abri de tout danger.

« 6^o) Vous pourrez, chaque fois que vous l'estimerez

nécessaire, envoyer à bord du « Hakuai-Maru » des officiers, sous-officiers ou soldats pour les besoins du contrôle ou des correspondances, sans que, dans ce cas, aucun de ces envoyés puisse s'y rendre porteur de documents confidentiels ».

Par une communication en date du 7 juillet 1900, l'amiral Togo mit le « Hakuai-Maru » à la disposition des commandants en chef des forces navales étrangères à Takou. Ceux-ci s'empressèrent de remercier l'amiral Togo de sa circulaire ; les commandants allemand, américain, anglais, austro-hongrois, italien et russe déclarèrent qu'ils n'avaient pas, à ce moment, besoin du secours que leur offrait le gouvernement japonais, mais que, le cas échéant, ils seraient heureux d'en profiter. D'autre part, le contre-amiral Courejolles, commandant les forces navales françaises, accepta de faire profiter de cette offre généreuse un certain nombre de malades et de blessés, et demanda qu'ils fussent dirigés sur Hiroshima.

A partir de ce moment, le « Hakuai-Maru » effectua sept voyages de service entre Takou et Ujina, base d'opérations du corps expéditionnaire japonais. Au cours de ces sept voyages, 1536 malades et blessés furent recueillis à bord ; parmi eux se trouvaient 2 officiers, 6 sous-officiers et 90 soldats français. Sur ces 1536 malades et blessés, 4 guérirent à bord, 91 furent débarqués en route, 21 succombèrent à bord, 1420 furent transportés à Ujina. Sur l'ensemble des malades et des

blessés recueillis et soignés à bord, les blessés figuraient pour un quart environ, et les malades pour les trois quarts. Le service fonctionna d'une manière très satisfaisante.

Quand la mer se trouva obstruée par les glaces à Takou, le « Hakuai-Maru » reçut, à la date du 2 novembre, l'ordre de suspendre momentanément son service, dont il fut définitivement libéré le 2 avril 1901.

Après avoir équipé et livré au service le « Hakuai-Maru », la Société de la Croix-Rouge du Japon jugea nécessaire de tenir prêt un second bateau-hôpital, le « Kosaï-Maru », à entrer en campagne au premier ordre. Elle y songeait lorsque, fort à propos, ledit bateau venait d'arriver à Yokohama pour s'y pourvoir d'appareils désinfecteurs. Il fut immédiatement réquisitionné pour le service de la Société. Les travaux de modification en vue des aménagements semblables à ceux du « Hakuai-Maru », commencés dès le 28 juin, furent terminés le 13 juillet.

Le personnel de secours, qui était prêt à être embarqué à bord du « Kosaï-Maru », fut convoqué le 3 juillet. Il s'exerça à bord, toute la journée du 14, en vue du travail qui allait lui incomber.

A la suite de la déclaration faite alors par la Société de la Croix-Rouge du Japon aux autorités compétentes, au sujet de toutes les dispositions prises pour la mise en service du bateau, les ministres de la guerre et de la marine donnèrent, à la date du 16, l'ordre d'affecter ce-

lui-ciau service de transport et de secours des malades et des blessés, dans les mêmes conditions que le « Hakuai-Maru ».

Le « Kosaï-Maru » quitta Yokohama le 22 juillet et arriva à Takou le 28. Par une communication rédigée dans le même sens que pour le « Hakuai-Maru », l'amiral Togo avisa de l'arrivée d'un second bateau-hôpital ses collègues les commandants des forces navales étrangères à Takou, lesquels s'empressèrent de l'en remercier. Les commandants français et autrichien lui confièrent le soin de transporter un certain nombre de malades et de blessés.

Le « Kosaï-Maru » effectua sept voyages entre Takou et Ujina, du 28 juillet au 18 novembre. Il recueillit à bord 1323 malades et blessés, dont 1 officier, 1 sous-officier et 23 soldats français, 1 sous-officier et 1 soldat autrichiens. Sept des malades et blessés succombèrent à bord, les 1316 autres furent transportés à Ujina. La proportion des malades et blessés était identique à celle du « Hakuai-Maru ».

En somme, les deux bâtiments hospitaliers, préparés par la Société de la Croix-Rouge du Japon, à la suite des expériences de la guerre de 1894-1895, qui lui en avait fait sentir la nécessité, eurent un plein succès dès leurs premiers essais d'utilisation. Les ministères de la guerre et de la marine s'adressèrent exclusivement à ces deux bâtiments pour rapatrier les malades et les blessés d'une certaine gravité, ne voulant confier aux transports mili-

taires que les malades et les blessés moins graves, et cela dans le seul cas où les deux bateaux-hôpitaux, déjà bondés de monde, ne pourraient plus en recevoir davantage.

En laissant, en temps ordinaires, ces derniers à la disposition de la Compagnie Nippon Yusen Kaisha, pour ne les utiliser elle-même qu'en cas de besoin, la Société de la Croix-Rouge du Japon, qui n'était point sûre du résultat de ce procédé, put en constater l'opportunité pendant l'expédition de Chine, car non seulement le procédé adopté ne fut point nuisible au prompt équipement des bateaux, mais, au double point de vue de la navigation et des affaires courantes à bord, il eut cet avantage inappréciable d'avoir les bateaux pourvus de personnels d'équipage bien exercés à la manœuvre et habitués à leurs services.

Ce qui retient encore l'attention par rapport à ce procédé, ce sont les dépenses qu'il entraîne et qui résultent de la Convention intervenue entre la Société de la Croix-Rouge du Japon et la Compagnie de navigation. Il avait été convenu que les deux bateaux, cédés à la Compagnie au prix d'achat, remboursable à la Société en vingt annuités, seraient remis à la disposition de cette dernière, moyennant un prêt calculé à raison de 13 sen 1/2 par tonne et par jour, à condition toutefois que les soldes du personnel d'équipage et tous les autres frais nécessaires à la navigation seraient laissés à sa charge. Le « Hakuai-Marû » jaugeant 2636 tonnes 13,

et le « Kosaï-Marû » 2635 tonnes 18, le fret total était donc de 711 yen 658 par jour.

La nourriture du personnel de secours embarqué ainsi que celle des malades et des blessés, passagers à bord, était payable par la Société de la Croix-Rouge du Japon, ainsi qu'il était conveuu dans le contrat.

A toutes ces dépenses, il fallait en ajouter diverses autres, telles que droits de mouillage, achat de charbon, frais de fournitures, de matériels de secours, de correspondance, de transports, soldes de personnels, de secours et divers autres frais nécessaires.

Les dépenses totales atteignaient ainsi des chiffres considérables : l'affrètement du « Hakuai-Marû », pour 136 jours, s'élevait à la somme de 109.854 yen ou 807 yen 75 sen par jour, et l'affrètement du « Kosaï-Marû » à celle de 102617 yen, ou 814 yen 42 sen par jour. Ces dépenses, divisées par 1536 malades et blessés recueillis à bord du « Hakuai-Marû », et par 1323 recueillis à bord du « Kosaï-Marû », représentaient donc par tête 7 yen 152 pour les premiers et 7 yen 70 pour les seconds.

Les fonctionnaires civils et militaires, les correspondants de journaux, etc., furent autorisés à prendre passage à bord des deux bâtiments hospitaliers, chaque fois qu'il y avait en leur faveur une recommandation provenant de l'autorité militaire ou navale. Ce fait, déclaré inadmissible par la Convention de La Haye de 1899 étendant à la guerre maritime les principes de la Convention de Genève de 1864, ne peut pas être invoqué

comme précédent dans une véritable guerre. Mais le Japon a pu se permettre cette dérogation aux principes parce que, juridiquement parlant, l'expédition du Nord de la Chine n'était pas assimilable à une guerre proprement dite (1).

L'expédition de 1900 avait montré la valeur du système adopté par la Société de la Croix-Rouge du Japon. Ce système ne devait pas tarder à faire ses preuves dans des circonstances autrement graves : nous voulons parler de la guerre russo-japonaise de 1904-1905.

Dès le 8 février 1904, premier jour de la guerre, les deux bâtiments hospitaliers « Hakuai-Marû » et « Kosai-Marû » étaient mobilisés et envoyés à Ujina. Jusqu'au mois de mai 1904, ces deux navires assurèrent seuls le transport des malades et des blessés ; le « Hakuai-Marû » fit, pendant toute la durée de la guerre, 52 voyages, et le « Kosai-Marû », 54. Ils transportèrent ensemble 26.589 malades et blessés, tant russes que japonais.

Peu à peu, en outre, les autorités japonaises transformèrent plusieurs paquebots de commerce en navires hôpitaux, et le nombre de ceux-ci s'éleva graduellement jusqu'à 18 ; mais ces navires n'étaient pas aussi bien aménagés que ceux de la Société de la Croix-Rouge du Japon. Ils firent en général de 30 à 50 voyages chacun,

(1) « *Le service de secours de la Société de la Croix-Rouge du Japon pendant l'intervention des Puissances en Chine* », 1902, p. 7 à 24.

et transportèrent ainsi, pendant la durée de la guerre, 155.613 malades et blessés. La traversée entre le continent et le Japon, étant assez courte, n'était pas trop pénible pour les passagers, et le nombre des décès à bord fut très peu élevé : il y en eut seulement 91 sur les bâtiments de la Croix-Rouge, et 334 sur ceux du service de santé militaire (1).

L'expérience de 1904, jointe à celle de 1900, a montré l'efficacité du système japonais. Les puissances occidentales peuvent prendre ce système comme modèle pour l'organisation de leurs bâtiments hospitaliers ; c'est pourquoi nous avons tenu à lui consacrer ces quelques pages.

(1) ARIGA, « *La guerre russo-japonaise au point de vue continental et le droit international* », 1908, p. 222 à 227. — ROBIN (Raymond) « *Revue générale de droit international public* », 23^e année, mars-août 1916, p. 317-326 et 338-339.

Vu, le Doyen,

LARNAUDE.

Vu, le Président de la Thèse,

WEISS.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

L. POINCARÉ.

BIBLIOGRAPHIE

Archives diplomatiques.

Bulletin international de la Croix-Rouge : n^{os} 3, 6, 32, 44, 50, 115, 165, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196.

Revue internationale de la Croix-Rouge, n^{os} 1 et 2.

Revue maritime et coloniale, mai 1906.

Revue générale de droit international public ; novembre-décembre 1899 ; — mars-août 1916 ; — novembre-décembre 1917.

ARIGA. — « *La Croix-Rouge et Extrême-Orient* », 1900

— « *La guerre russo-japonaise au point de vue continental et le droit international* », 1908.

AUFERET (Dr). — « *Les secours aux blessés et aux naufragés des guerres maritimes* ».

DE BOECK (Charles). — « *Les incidents franco-italiens des navires le Carthage et le Manouba* » (*Journal de Droit international privé* 1912).

BOISDIN. — « *Les lois de la guerre et les deux Conférences de La Haye* », thèse de Rennes, 1908, tome 70.

CAUVES (Georges). — « *L'extension des principes de la Convention de Genève aux guerres maritimes* », thèse de Paris, 1899, tome 27.

FAUCHILLE. — « *Les secours aux blessés dans les guerres maritimes* ».

DES GOUTTES. — *Articles parus dans le Bulletin international* n° 190 (avril 1917); — *dans la Revue internationale de la Croix-Rouge* n° 1 (15 janvier 1919).

HOUEITE (capitaine de frégate). — *Mémoire*.

DE LAPRADELLE. — « *La Conférence de la Paix* » (*Revue générale de Droit international public*, novembre-décembre 1899).

LÉMONON. — « *La seconde Conférence de la Paix* ».

LEROI X (Charles). — « *Le droit international pendant la guerre maritime russo-japonaise* », thèse de Toulouse, 1911, tome 33.

MARTENS. — « *Recueil des traités des Puissances et Etats de l'Europe depuis 1761* », 2^e édition, tome 3.

MOYNIER. — « *Etude sur la Convention de Genève* ».

PENCHINAT. — « *Application des principes internationaux dans la conduite de la guerre italo-turque* », thèse de Montpellier, 1914, tome 13.

PILLET. — « *Les lois actuelles de la guerre* ».

RENAULT. — « *Actes de la Conférence de la Paix de 1899, 3^e partie* ».

SÉE. — « *La Conférence de La Haye et la guerre maritime* », thèse de Paris, 1902, tome 98.

SEMENOFF. — « *Agonie d'un cuirassé* ».

— « *L'escadre de Port-Arthur* ».

TAKAHASHI. — « *International law applied to the Russo-Japanese War* », Stevens and sons, 1908.

VAN DAEHNE VAN VARICK. — « *Actes et Documents* ».

— « *Le service de secours de la Société de la Croix-Rouge du Japon pendant la guerre de la 27-28^e année de Meiji* » [1894-1895].

— « *Le service de secours de la Société de la Croix-Rouge du Japon pendant l'intervention des Puissances en Chine* ».

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

Convention régissant la situation des navires-hôpitaux

Chapitre I. — Les articles additionnels de 1868.....	13
Chapitre II. — La Convention de La Haye de 1899	26
Chapitre III. — La Convention de Genève de 1906.....	36
Chapitre IV. — La Convention de La Haye de 1907	39

DEUXIÈME PARTIE

Les guerres navales de 1870 à 1914

Chapitre I. — La guerre de 1870-1871	50
Chapitre II. — La guerre russo-turque de 1876	51
Chapitre III. — La guerre entre le Pérou et le Chili	52
Chapitre IV. — La guerre sino-japonaise	55
Chapitre V. — La guerre hispano-américaine	53
Chapitre VI. — La guerre russo-japonaise	55
Chapitre VII. — La guerre italo-turque	61

TROISIÈME PARTIE

La guerre de 1914-1918

Chapitre I. — De l'applicabilité des Conventions de 1899 et de 1907	63
Chapitre II. — Les navires-hôpitaux ottomans	70

Chapitre III. — L'attaque de l' « <i>Asturias</i> »	72
Chapitre IV. — La saisie de l' « <i>Ophelia</i> »	74
Chapitre V. — L' « <i>Elektra</i> »	77
Chapitre VI. — Le « <i>Portugal</i> »	80
Chapitre VII. — Le « <i>Vperiod</i> »	88
Chapitre VIII. — Le « <i>Britannic</i> » et le « <i>Braemar Castle</i> »	94
Chapitre IX. — La note allemande du 29 janvier 1917.....	95
Chapitre X. — Protestations et représailles	106
Chapitre XI. — Les torpillages pendant le premier semestre de 1917	120
Chapitre XII. — La médiation du roi d'Espagne	123
Chapitre XIII. — Nouvelles agressions allemandes	127
Chapitre XIV. — Le « <i>Baron Call</i> » et le « <i>Melkovitch</i> »	134
CONCLUSION	137
APPENDICE. — L'organisation des navires-hôpitaux au Japon....	139
BIBLIOGRAPHIE	161
TABLE DES MATIÈRES	163

VU :

Le Président de la thèse,

ANDRÉ WEISS

